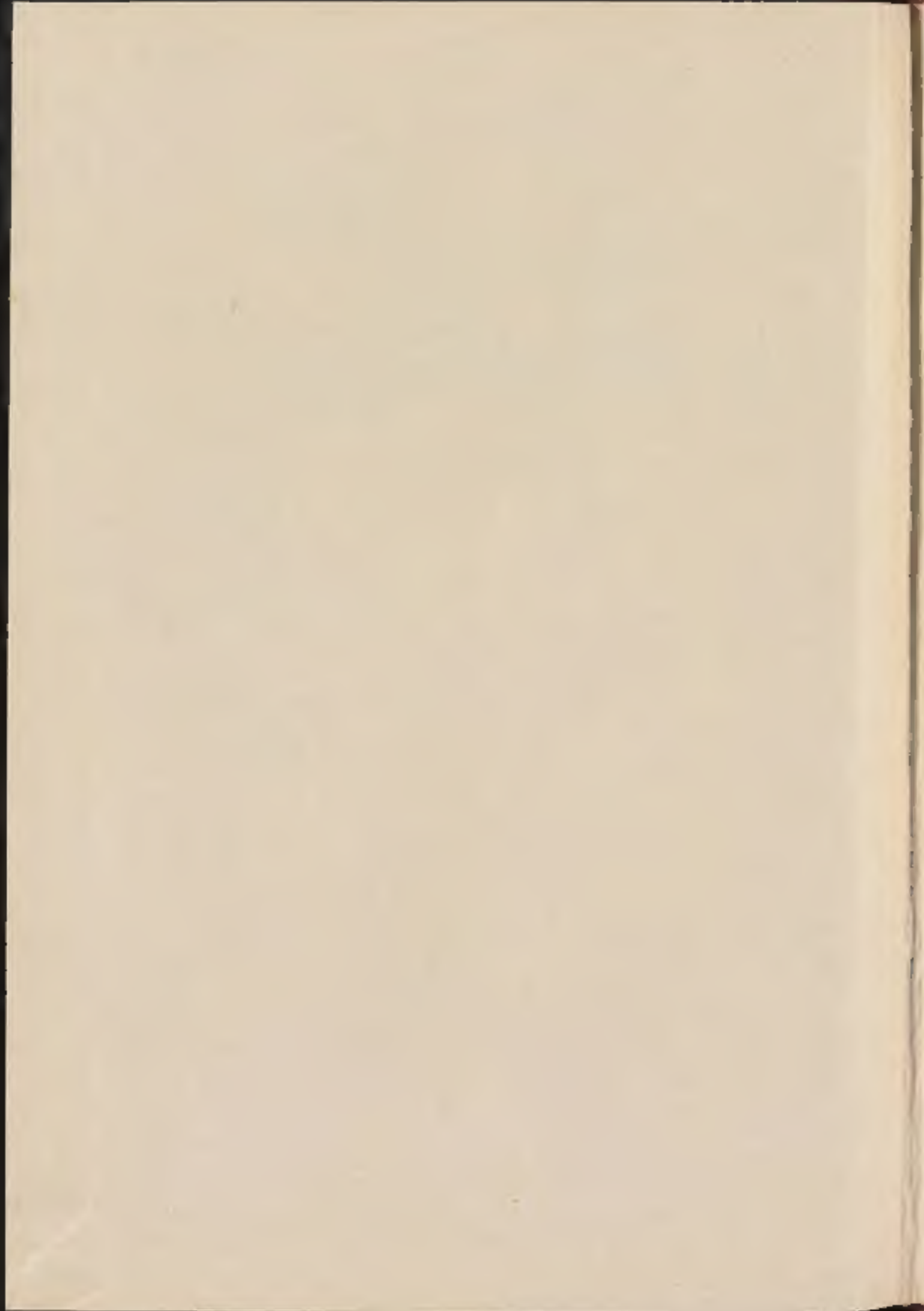




THE LIBRARIES
COLUMBIA UNIVERSITY

GENERAL LIBRARY









الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

سكة حديد بغداد

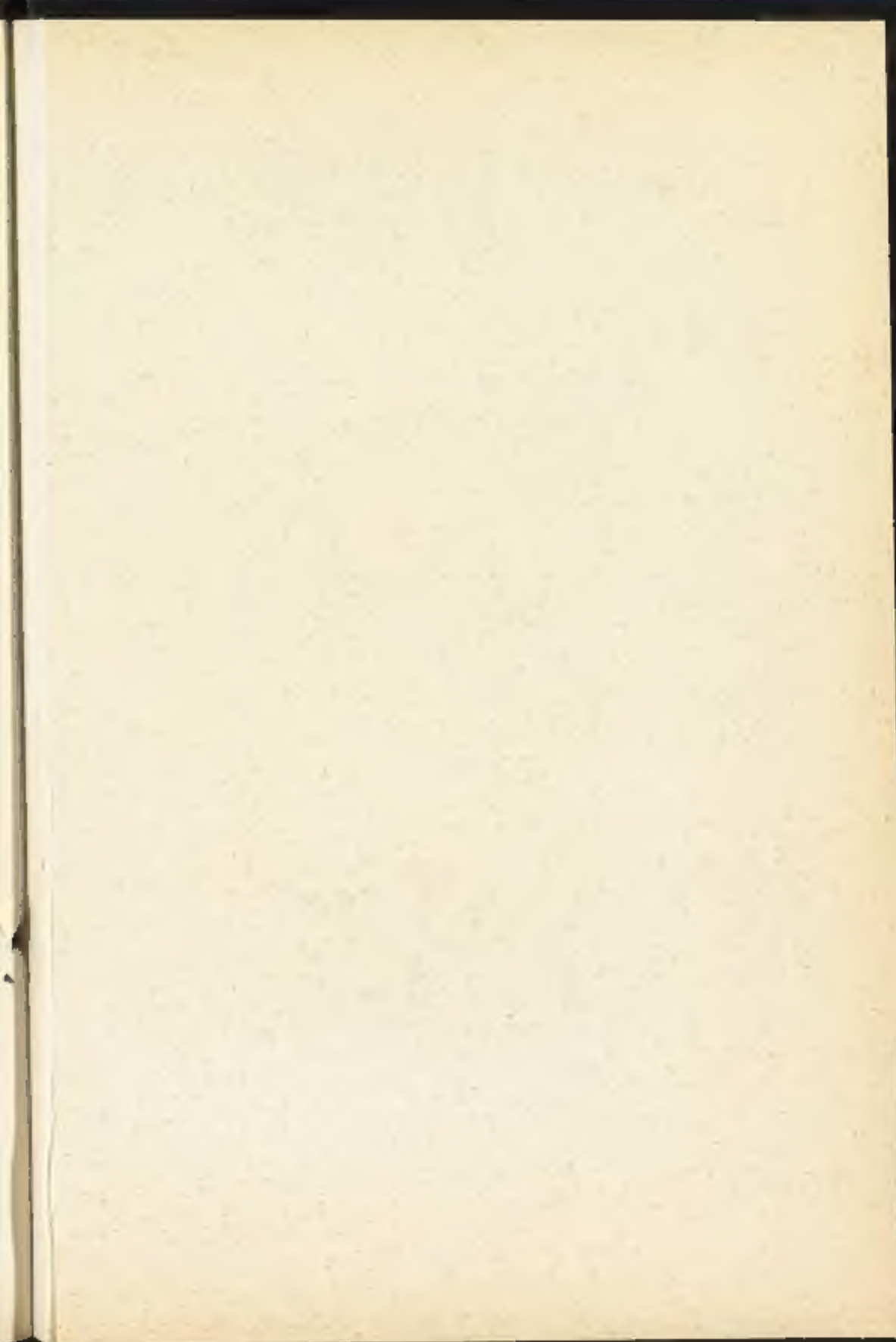
« دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ م »

حقوق الطبع محفوظة

ساعدت جامعة بغداد على نشره

١٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاهلية - بغداد



الدكتور لؤي بحري
استاذ مساعد
كلية الاقتصاد والعلوم السياسية
جامعة بغداد

سكة حديد بغداد

« دراسة في تطور ودبلوماسية قضية
سكة حديد برلين - بغداد حتى عام ١٩١٤ م »

حقوق الطبع محفوظة

ساعدت جامعة بغداد على نشره

١٩٦٧

شركة الطبع والنشر الاملية - بغداد

HE
3390
• B2
B3

1771
المجلد
العدد 5
العدد 4

PL 480

مقدمة

أحدث التغييرات تعال في تركيا منذ مطلع القرن التاسع عشر معدلته
بإصلاح الجيش والأدارة العثمانية العامة على نحو يعاين تطور الأرمية
الحديثة وانظور الأوربي المعاصر ، غير أن تلك الأصوات اصطدمت بصره
طويله من الزمن بمعارضه من الأوساط المحافظة الشديدة القوة واسمود
فلم يجد تلك الأصوات المطالبة بالإصلاح اذناً صاغية على الرغم من عدد
يسيط من محاولات الإصلاح كمثل محاولته عام ١٨٣٦ الرامية إلى إصلاح
الجيش العثماني .

يحدث الباحث أن هناك منه نظامين من أنظمة الحكم اتشد ، مصرح
بهما في الدولة العثمانية في نهاية السواب الثلاثين من القرن التاسع
عشر لأجل استيطره على الحكم وهما نظام حكمه عرت بنا الذي اعرب
من أشد الحكومات رحمة وتحمف وحلومة رشيد باشا التي حاول السير
حسب الطرق الديمقراطية والسبيل التسمي واني بنتت حططها
الإصلاحية على شكل محاولات تطور الدولة العثمانية على النمط الأوربي
المعاصر .

وقد استطاع رشيد باشا في النهاية الوصول إلى دفة الحكم في
الصلططية وإداره شؤون الدولة لفترة من الزمن حاول خلالها إجراء
إصلاحات حدثه مختلفه في البلاد . على أن محاولاته بقيت بلا فائدة ولم
تعطي نتائج تذكر .

ومن الناحية الأخرى فإن حسارة تركيا في حرب القرم وما أعقبها
من توقيع لماهدة باريس لم تعد الحكومة العثمانية بروح جديدة تدفعها
إلى محاولة إصلاح أوضاعها الداخلية بصورة جدية .

وهكذا وبالرغم من محاولات عدد من المصلحين من دحالات العكر
والسياسة الأتراك فإن التصدع والانحلال أحد برداد قوة وانتشاراً في

الدولة العثمانية وازدادت رغبة الدول الكبرى في التدخل في شؤونها وانضمامها كمنطق للسيطرة والنفوذ .

استبشر مؤيدو الإصلاح خيراً عقب تسلم السلطان الشاب عبد الحميد الثاني مقاليد الحكم عام ١٨٧٦ . فقد انظر انصار الإصلاح الكثير من هذا السلطان الذي كان يتمتع بميراثين مهمين هما شأنه المعص ودكائه الحارق ، وزاد من قوة استشارهم وتضمهم في السلطان الجديد اعلاؤه للدستور العثماني .

ولم يصر انصار الإصلاح في تعاملهم لفترة طويلة فقد اصبوا بحجة أمل كبرى أثر تدل السلطان تحت تأثير الأفكار الرجعية القديمة فتمثلت الأوضاع في القسطنطينية وحل اسرمان واصطهد المادون بالاصلاح وهي المصلحة مدحت بانها الذي عمل الكثير لمساعدة السلطان في اعادة الدستور في دولة بقيت حتى ذلك الحين تصحح للنظام الملكي المطلق .

أحدث روسيا التي حاولت معاهدة صلح باريس لعام ١٨٥٦ وصح حد لمطاليتها واطماعها في الدولة العثمانية تحرش بها من جديد الى ان أدت تلك المحاولات الى اثاره حرب عام ١٨٧٧ بين الطرفين ، تلك الحرب التي اظهرت مقدار ضعف الامبراطورية العثمانية واسى شوحت سمعتها في الخارج .

ووصفت الحكومة العثمانية بالاشتراك مع الدول المعنية عقب مؤتمر برلين لعام ١٨٧٩ خطة كبرى لتنظيم طريقة دفع ديونها للدول الاجبية تحلت عام ١٨٨٢ على شكل اقامة هيئة ادارة الدين العام العثماني
ADMINISTRATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE

والتي اعترت في حقيقه الامر بالرغم من حصوعها للقوانين العثمانية دائرة مالية احيية هي تركيا تعمل الى جانب وزارة المالية العثمانية وقد مثلت فيها تركا الى جانب الممثلين المرسلين من الدول العربية الكبرى ،

وأصبحت تلك الإدارة التي حاولت فرض نصها على الكثير من الصنائع والكبائر المتعلقة بمالية الدولة العثمانية عبثاً ثقيلاً تتحمله الدولة التركية التي كان من واجبها الدخول إلى الدائرة المذكورة لأخذ مواهبها على كافة تصرفاتها المالية الداخلية والخارجية .

عبر أن السلطان عبد الحميد والطبقة الحاكمة بقيا بالرغم من التردى الذي وصلت إليه البلاد غير مهتمين بمحاولة الإصلاح الجذري ، بل حاولوا فرض ساسة جديدة على الأصوات المادية بالإصلاح وعلى الشعوب والأراضي الخاضعة للإمبراطورية العثمانية وساروا على سياسة الحكم المركزي القوي وأكدوا على ضرورة تقوية أواصر علاقة الحكومة المركزية في القسطنطينية بتلك الأجزاء الخاضعة للإمبراطورية ، في حين أدى تمالت صيحات الشعوب المستعمدة داخل إمبراطورية السلطان عبد الحميد مطالبة بالإصلاح والاستقلال وبمبدأ تقرير المصير .

ومن هذه الظروف السياسية والاقتصادية التي كانت تعيشها تركيا خرجت فكرة سكة حديد بغداد إلى ميدان التحقيق العملي ، وبقيت نصية السكة مرتبطة بصيغة حدسية ودائمة حتى نشوب الحرب العالمية الأولى بتاريخ التطور السياسي لتركيا نفسها .

القسم الاول

قبل عام ١٩٠٢

الفصل الاول

الوصول برآ الى الهند

ان فكرة ربط أوروبا بالخليج العربي والهند بواسطة طريق بري عبر آسيا الصغرى وباتجاه ماء الخليج الدافئة بدلاً من الطريق البحري الطويل حول أفريقيا هي من الافكار antiquissime سياً والتي يستطيع الانسان ان يرجع بتاريخها الى القرن السادس عشر تقريباً ، فان ارحلات حول افريقيا صوب الهند كانت تعرف انهرأ طويلاً وقد تلبص الصناعة خلالها أو تفقد لعدم استقرار الامن والطمأنينة في اثناء التي يمر بها اسمس المحملة بالبضائع نحو أوروبا^(١) .

وينتصاع القوم بان الوند الاولى تعتمد هذه الفكرة في المصور الحديثة جاء عام ١٦٥٠ عن طريق اشاء شركة الهند اشرفيه THE EAST INDIA COMPANY اتحدت لها شريكاً في شخص شركة بيمانت البريطانية - التركيبية - المتحصلة THE ENGLISH - TURKISH LEVANTINE COMMERCIAL COMPANY والمؤسسه بنودها عام ١٥٨٩ وقد قامت شركة الهند اشرفيه انشركة الاحيرة من السنوات الاولى لتكوينها في موضوع اثناء الطريق البري من أوروبا نحو الهند^(٢) غير ان هذه المادرة السلطة لم تعطي اى نتائج

(1) FREDRICH HEINZ BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD-BAHN 1903-1914, S. 2. PAUL PLISCHKA BRESLAU 1941.

(2) KARL ANTON. SCHAEFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK S. 7 WEIMAR 1916.

ايجابية ولم تثر المكرة من حديد الا في عام ١٧٨٢ عندما عاد جون سليمان JOHN SULLIVAN من رحلته الى الهند عبر آسيا الصغرى ووادي الرامدين واقترح على الحكومة البريطانية فكرة انشاء طريق برى نحو الهند .

دفع تطور المصالح البريطانية في الهند ونشجها وتزايد اهمية تلك البلاد بالنسبة لبريطانيا مجلس ادارة الهند THE INDIAN BOARD OF CONTROL ان يقترح على الحكومة البريطانية عام ١٨٢٩ فكرة انشاء طريق سريع نحو الهند عبر سوريا ووادي الرامدين لتيسر امر ربط الهند ببريطانيا (١) .

وحدث هذه الدعوات في نهاية الامر صداها لدى الاوساط الرسمية البريطانية فشككت حكومة لندن بشدة نواياها احد حيرة الضباط البريطانيين وهو السير فرانسيس حسي SIR FRANCIS CHESNEY الذي خدم في الجيش البريطاني في الشرق من ذلك التاريخ وقامت البشة خلال عامين ١٨٣٠ - ١٨٣٢ بأرياد مناطق آسيا الصغرى وسوريا والعراق وقدم حسي عقب عودته تقريراً اقترح فيه انشاء طريق برى نحو الهند عبر سوريا ووادي الرامدين على ان يربط الطريق المذكور ببحر العرات الذي يمكن استعماله كخط للمواصلات بواسطة السفن التجارية باتجاه الخليج العربي وانتهى التقرير باقتراح انشاء شركة ملاحية بحرية يتم بواسطتها ربط الطريق السالف الذكر بالهند في الخليج العربي .

لم تكف الحكومة البريطانية بالتقرير الاول الذي قدمه حسي فشككت بشدة ثانية تحت امرته كذلك وارسلتها نحو الشرق الاوسط

(١) المصدر السابق وكذلك :

... PAUL R. BUTTERFIELD THE DIPLOMACY OF
... THE BAGHDAD RAILWAY P. 9 GOTTINGEN.
1932. --

ومنزت اثنته شاطئها في الفترة ١٨٣٥ - ١٨٣٧ عقب اشراف كل من حكومي لندن والهند على تمويلها وقسم حسي في نهاية الامر تقريراً ايد فيه المقترحات التي تقدم بها أثر رحلته الاولى واوصى بمد سكة حديدية بموازاة المرات عبر حلب نحو الخليج العربي^(١) .

وما لبث احد الصايط البريطانيين من صاحبوا حسي في بعثته وهو الكاش ليج LYNCH ان شكل في لندن عام ١٨٤١ بالاشراك مع اخوته شركة ملاحه بهريه عرفت تحت أسم الاحوان ليج LYNCH BROTHERS واتحدت تلك الشركة فرعاً بها في بغداد تحت أسم أحد الاحوان ليج حيث عرفت بأسم شركة سيسين ليج STEPHEN LYNCH AND CO. LTD ونفت بمصالح ليج بهذا الشكل حتى ٢٦ نيسان ١٨٦١ حيث سمحت تلك المصالح عن تشكيل شركة امراءه ودخله للملاحه الحاربه اسبحارية EUPHRATES AND TIGRIS STEAM NAVIGATION CO. وبمقتضى الشركة مد اللعصات الاولى لأشغالها بمؤازره منه من وراة المخرجة البريطانية^(٢) .

(١) وصف الاقتصادى الالماني فردريك ليست FRIEDRICH LIST

عدم المقترحات التي اشار اليها تقرير حسي بأنها تصي احلال بريطانيا لسوريا والصرة راجع

SCHAEFER PP. 8-9. BUTTERFIELD P. 9. BIKIR SITKI, DAS BAGDAD BAHN PROBLEM, 1890-1903, S. 16. RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG 1930.

(٢) بدأت الشركة بمراولة اعمالها الفعلية في الملاحة النهرية في

وادي الرافدين عام ١٨٦٢ عقب انزالها باخرتها الاولى . مدسة لندن THE CITY OF LONDON الى ميدان العمل في مياه وادي لرافدين

ثم اغتلبها باخرة ناسه في رحله TIGRIS عام ١٨٦٥ . راجع ZAKI SALEH MESOPOTAMIA 1900-1914 PP 187-189, AL-MARF PRESS. BAGHDAD, 1957.

امتازت الفترة التي اعقت بضات حسي والتي طرح على أنرها مشروع سكة حديد القرات ، بقديم عدد من المشاوع الخيالية التي ترمي الى ربط أوربا بالامراطورية الشامية بل وآسيا مكملها بواسطة اسكات الحديدية . هي عام ١٨٤٢ وصمغ رسم ير WILLIAM PARE من دبلن مشروع سكة حديدية تمتد من كاله الى القسطنطينية وهي السه اذلية مباشرة اقترح ALEXANDER CAMPBELL على شركة الهند الشرقية البريطانية خطاً لسكة حديدية تمتد من أوسـ OSTEND على الساحل البلجيكي عبر فا وبلغراد حتى القسطنطينية ومنها عبر آسيا الصغرى الى حلب ومنها تسير اسـ سكة بمطادة الحدود الايرانية نحو كراتشي فكالكوئا كما ووضع حمصى بومون JAMES THOMSON مشروعا مشابها عام ١٨٥١ وقد سى الاخير للحصول على تأييد انا احدى والبورد ما هوردي زيد كلف LORD STANFORD DE REDCLIFF السفير البريطاني في الانالى آنذاك (١) .

وها يظهر من حديد نحصة فراسيس حسي على مسرح الأحداث بتقوم مع السبرويم اندرو SIR WILLIAM ANDREW رئيس شركة دلهى - اسحات ، السد لخطوط الحديدية على مشروع سكة حديدية

-
- (1) FRANCIS. F CHESNEY, NARRATIVE OF THE EUPHRATE EXPEDITION, LONDON 1868. WILLIAM ANDREW MEMOIRE ON THE EUPH RATE VALLEY ROAD TO INDIA, P. 6. LONDON 1857, NOEL VERNY ET GEORGES DAMBAMANN, LES PUISSANCES ETRANGERES DANS LE LEVANT HALFRED. L. HOSKINS. BRITISH ROUTES TO INDIA, PHILADELPHIA 1928. PP 148ff. 327ff D. G HOGARTH, THE BAGDAD RAIL-WAY, NATIONAL REVIEW, LONDON MAY 1902.

تعتمد من اسبونداء على خليج الاسكندرون حتى قلعة حابر في اعلى
العرات مسافة عارب التمايين ميلا ، وكان الامر مفعوداً ان تكون هذه
السكة كحلقة وصل بين البحر الابيض المتوسط والطرق البهريه في
العرات ، وقد فكر في نفس الآويه في امكانية مد السكة المذكورة نحو
بمداق ومها الى البصرة . والى جانب ذلك فقد تار اعاش أيضا حول
امكانية احمار الكوت كقطعه بهايه لمخطط المذكور .

ولهذا الامر اهمية لان اسكوت ظهرت ها للمرة الاولى كقطعه
محملة لسكة حديدية دوليه بمد ساحه الخليج العربي .

وتعمداً لهذه الخطة شكلت شركة العرات للسكك الحديدية
THE EUPHRATE RAIL-ROAD CO. عام ١٨٥١ وساعدها اللورد
ريد كليف اسنجر اسرطاني في اسططبييه في انحصار على امبار من
الحكومة العثمانية عام ١٨٥٦ مد تلك السكة على ان تضمن الحكومة
اعضائيه انى كات شجع بوظف رؤوس الاموال الاحيه في اراضيها
اعطاء فائدة مقدارها ٦٪ على رأس امال المسجل كما ومن الاعاق على
حق الشركة في مد سكة حديدية من الاسكندرون الى البصرة وعين
حسي كرئيس مهندسين للشركة التي حطت بتأييد عدد كبير من
الرحلات السياسية والمالية البريطانية بالإضافة الى تأييد سمير تركيا في
لندن كما وهب اشركه بفتح فرع بها في القسطنطينية .

اعقب تأسيس الشركة دعايه واسعه لها ونشازيمها في انكلترا واكد
اندرو في كتابه اندى اصدره في ذلك الحين (١٨٥٧) على أهمية امكانية
طوير وادى الراغبين بانسه لتركيا وعلى الاهمية التجارية والاستراتيجية
بانسه لبريطانيا التي يمكن ان يحققها طريق مواصلات قصير يربطها
بالبند(١) .

(1) ANDRE CHERADAME, LA QUESTION D'ORIENT



على ان المشروع اصابه الفشل على الرغم من الجهود الكبيرة التي بذلت لم ير الرأي العام البريطاني فيه عملاً يشر بالحاج وذلك بالرغم من تحسن عدد من رحات الساه وائل البريطانيين به كما وان اللورد بالمرستون LORD PALMERSTON رفض ان يقدم صان الحكومة البريطانية لعرض اهم الشركة ، ذلك الصان الذي اعرض امراً جدياً لاسحاح المشروع ، ويعود السب في رفضه بتقديم تلك الصمات المشودة الى اعتبارات تتعلق برعته في حفظ علاقات طيبة مع نابليون الثالث كما يرجح . وبالإضافة الى ذلك هناك عامل آخر لابد منه في تقرير مصير الشركة على النحو الذي انتهت اليه وهو عدم استطاعتها الحصول على رؤوس الاموال الكافية لتميد المشروع .

وهكذا فشلت الشركة في تسجيل نفسها وسقط امتيازها بالتسوية كما وفشلت محاولة جديدة لحصي عام ١٨٩٢ لاجياء الشركة - عقب ان حددت الباب اعلى امتيازها - نفس الاسباب المتعلقة بموقف الحكومة البريطانية السلبى حيالها بصورة خاصة^(١) .

LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD. P 27 LIBRAIRIE PLON PARIS 1903 K A. SCHAEFER DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD BAHN POLITIK. S. 11 BUTTERFIELD, THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAIL-WAY, P. 9. WILLIAM ANDREW MEMOIRE ON THE EUPHRAT ROAD TO INDIA, EDWARD MEAD EARLE, TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY IN IMPERIALISM, P. 76. THE MACMILLAN COMPANY NEW YORK 1923.

- (1) A. CHERADAME, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, P. 21; ALWYNE PARKER THE BAGHDAD

ولقد أثرت في بريطانيا قضية إنشاء الطريق السري للوصول إلى الهند أكثر من أي وقت مضى عقب أن شرع الفرنسيون في فتح قناة السويس ، فقد شعرت بريطانيا أن إيجاد طريق مختصره تجمع كينيا لفرنسا للوصول إلى الهند هو أمر في غاية الخطورة ، ولله لوجودهما ومصالحهما في تلك المنطقة من العالم ، وهكذا أثرت في بريطانيا مسألة إنشاء الطريق السري نحو الهند على أساس ادسه كمنافس وبدل بريطاني لقاء السويس الفرنسية . وبمضي هذه الروح حصلت بعض المصالح البريطانية في تلك الفترة من إبان لعالي بمد خطوط حديدية من سمرنة إلى عابدين وقضية على التوالي .

وعقب الانتهاء من فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ وضع سيمسون R. STEPHENSON وهو مهندس بريطاني مشهوراً زعى به في ماضيه قناة السويس عن طريق مد سكة حديدية بدأ من سكوتاري في ممر سمري SIVAI حصار HISAR أكسراي AKSARAY وادى القرات بمداد فالصورة قاران فلوحتان فكانكوتا في الهند ، ولم يك لمشروع سيمسون الحاج بعد أن عارضته فرنسا .

وبعد سه من ذلك التاريخ وضع بعض المهندسين البريطانيين عام ١٨٧٠ مشروعا لسكة حديدية من الإسكندرون إلى البصرة عبر حلب والموصل ومداد وها يستفيد المرء من ما فانه السير ابدرو قبل ذلك التاريخ بأكثر من عشرة سنوات مداهم عن الاحتكار البريطاني للمنطقة فقد قال

RAILWAY NEGOTIATIONS QUARTERLY REVIEW
PP 487-528. LONDON OCTOBER 1917, E. EARLE.
TURKEY, THE GREAT POWERS AND THE
BAGHDAD RAILWAY PP 176ff, BUTTERFIELD
PP. 9-10. B. SITIKI, DAS BAGDAD BAHN
PROBLEM. S. 16.

السير ويتم اندرو مدافع عن مشاريع السكة معتقداً بأنها تمكن بريطانيا من الاحتفاظ بسلطانها على الهند من بقية المنافسين ما عدا

SUCH A RAILWAY WOULD ASSURE THE UNDISTURBED POSSESSION OF INDIA; FOR THE ADVANCING STANDARD OF THE BARBARIAN COSSAK WOULD RECOIL BEFORE THOSE EMBLEMS OF POWER AND PROGRESS, THE ELECTRIC WIRE AND THE STEAM ENGINE, AND HIS OMINOUS TREAD WOULD BE RESTRAINED BEHIND THE ICY BARRIER OF THE CAUCASUS(1)

والى جانب كل مشاريع السكك المذكورة فقد درست كذلك في حينه إمكانية مد سكة حديدية من السويداء على الشاطئ السوري الى الكويت على الخليج العربي كما ذكره التلام كذلك آنذاك عن مشروع لسكة حديدية تربط الاسماعيلية على قناة السويس بالكويت على الخليج العربي(2).

أصبحت أمثال هذه المشاريع السكك بعبارة أخرى أثر رول احمد المهندسين السواويين الى ميدان مشاريع السكك الحديدية في آسيا الصغرى ووادي الرافدين وهو المهندس النور روسيل WILLIAM VON PROSSEL الذي قام بدراسات بحساب المظلل العثماني تتعلق بفتح الاراضي الخصبة في منطقة آسيا الصغرى في الفترة 1877 - 1878 ودام النور روسيل في النهاية تقريراً يصح فيه مسند سكة من الخطوط الحديدية في تركيا يبلغ طولها ستة آلاف كيلو متر ، واقترح في تقريره كذلك اقامة خطاً رئيسياً لسكة حديدية تكون عموداً فورياً للشبكة التي اقترحها تمتد من حيدر نشا في القسم الاسيوي من

(1) W. ANDREW. MEMOIRE ON THE EUPHRATE VALLEY ROAD, P. 225.

(2) CHERADAME. PP. 24-25; BIKIR SITIKI S: 16:

القسططية عن انقرة وديار بكر وماردين واماوصل الى بغداد ومنها الى
الصرة ومن ثم الكويت على ان مد فروع رئيسية الى اكشهر وكاميه
KUTAHIA وموية وغيرها من الاماكن الواقعة على الطريق
الابيض والاسود(١) .

عارض الفون بروسيل في تقريره مشروع مد سكة حديدية من
الشواطىء السورية الى الخليج العربي مرراً بمارصه بدم امكايه
الحصول على فوائد مادية هامة من سكة حديدية مد عبر الصحراء
واراضي الحريرة والقراب على عكس ما هو متوقع من مد سكة حديدية
تمتد عبر الاماويل والولايات العثمانية الى امر الذي ينشئ امكايه
الحصول على فوائد مادية ذات نال عجب الاسماء من مد السكة من حراء
استغلالها .

وبالاضافة الى ما سبق اقترح الفون بروسيل في تقريره كذلك على
المطالان تعمير وتطوير الاراضي والماطق التي سيجريها الحد المقترح

(١) اشتغل ولين فون بروسيل في سنة حياته العملية كمهندس
بسكك الحديدية في اسما تم عمل في الفترة ١٨٥٢-١٨٦٢ لحساب الاحوان
سبيرير LES FRERES PEREIRE في باريس كمسؤول عن ادارة
السكك الحديدية لمنطقة شمال - غرب سويسرا تم عمل في الفترة ١٨٦٢
- ١٨٧٠ في باريس وفيما لحساب شركة مساوية هي شركة سكة
الحبوب LE SUD BAHN المؤسسة من قبل مصالح البروتشيلد
ROTHSCHILD وقد احترته اشغال الشركة المذكورة على القدوم الى
تركيا حيث امل عليه حيال عهته فكرة ربط احراء الامبراطورية العثمانية
بعضها بالمعص الاخر وبالعالم الخارجي بواسطة السكك الحديدية . وقد
تولي الفون بروسيل في القسططية في ١٦ مارس ١٩٠٢ في حالة تقرب
العلم عقب ان استعمل مد شيانه الملايين لحساب الآخرين في شؤون
السكك الحديدية . راجع :

A. CHERDAME, P 27

بواسطة المهاجرين الاوربيين حيث اقترح فكرة استخدام ملبوس مهاجر
الانبي ونسكبتهم على طرق الخط لكي يسرعوا في عملية تعمير وتطوير
البلاد .

ويستطيع الاسان ان يذكر من تصرفات السلطان عبدالحميد فيما
بعد ان مشاريع القون بروسل الخاصة بسكك المهاجرين الاسان على طرفي
سكة الحديد التي اقترحها لم يلاى من الاول اى ممول يذكر بالطرق
لاعبارات دينيه وفومية على وجه الخصوص بخلاف ما جاء في بقية اجراء
التقرير الذي اصبح فيما بعد اساسا للسياسة القضاية العامة للسكك
الحديدية والتي احدثت الحكومة القضاية تسمى جاهدة لتطبيقها .

ابتداء العمل في الحال في سعيد انصم الاول من الخط ابدى اقرحه
بروسل بمد سكة حديدية من حيدر بانسا الى ارميت مسافة ٩٢ كيلو
متراً ، وقامت بعض المصالح العرسية بتمه ايجار العمل في مد السكة
المذكورة والتي انتهى العمل في مداها في عام ١٨٧٣ ، وقد جاء ماء هذا
القسم من السكة تقيداً لاراده اصدرها السلطان عام ١٨٧١ عصي باشاء
سكك حديدية في آسيا التركية .

كمن الهدف الاساسي في استتماته الباب العالي في ماء السكة في
الرغبة الملحة التي وجدت ابدك لدى سلطان القسطنطينية في ربط بغداد
بالعاصمة التركية ، وقد تولت الحكومة القضاية في بادى الامر ادارة
هذا الجزة من السكة لفترة السح سنوات غير انها عادت فاعطت الى بعض
المصالح البريطانية عام ١٨٨٠ امتياز ادارة المشروع غير ان الحكومة القضاية
احتفظت لنفسها بسوجب العقد الذي وقته مع الشركة البريطانية بالحق
في استرجاع أمر ادارة السكة في اى وقت تشاء (١) .

(1) WILLIAM VON PROSSEL, LES CHEMINS DE
FER EN TURQUIE D'ASIE ORELL FUSSLI, ZURICH

وتروى في بغداد بمرة من اوقت في تلك الآونة صدى الاصوات
 المندبة في القسطنطينية بالقيم ناشاء انكك الحديدية ، فقد كان والى
 بغداد مدح باشا (١٨٦٨ - ١٨٧١) من اشد الماصرين شاريع المهندسين
 الاوربيين القبة التي كان العرض منها تطوير الدولة العثمانية وجيما
 استدعي من بغداد وأصبح ودرراً اعطى في القسطنطينية انب حبه فيه
 خاصة دراسة امكاية عند مكة حديدية من طرابلس الى بغداد عبر حمص
 ودير الزور على ان سير محطات القرات نحو بغداد ، غير ان الحكومة
 العثمانية رفضت ذلك المشروع (١) .

واذا ما رجعا الى موضوع الاهتمام الذي اظهرته الحكومة البريطانية
 محدداً حول صيه اشاء الطريق القري نحو الهد عقب انحر فح فاة
 السويس لوحدها ان رعه الحكومة البريطانية حبال الموضوع . حدث بمطد

1902; A VON SCHWEIGE, DIE EUPHRAT-
 BAHN UND KEIN ENDE, OESTERREICHISCHE
 MONATSSCHRIFT FUR DEN ORIENT. S. 44. - 51 .
 MARZ 15, 1883, WILLIAM, A. LANGER, THE
 DIPLOMACY OF IMPERIALISM 1890-1902. P.
 629, SECOND EDITION, ALFRED. A. KNOPF
 NEW YORK 1951 F. H. BODE, DER KAMPF
 UM DIE BAGDAD BAHN, 1903-1914 S. P. PLISCH-
 KA, Breslau 1931, BUTTERFIELD. P. 10.

ولمراجعةصوص انماية عام ١٨٨٠ بين الحكومة العثمانية والمصالح
 البريطانية لاستغلال وادارة سكة حديد حبلز باشا ارضيت راجع
 GEORGE YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, PP.
 117ff, OXFORD 1908

(١) اشاء مدح باشا في بغداد اول عربة لسكة لعتزم في الدولة
 العثمانية وكانت بحرهما الحبل وتسمى محليا بالكاري ونصبت تلك السكة
 مستصلحة في نقل الركاب بين بغداد والكاظمية حتى حوالي نهاية الحرب
 العالمية الثانية .

طالباً ايحاباً عده فاص تشكيل لجنة خاصه في مجلس العموم البريطاني
في بدايه القرن الماضي برئاسة اسير نورثكوت SIR NORTHCOTE
وعهدت اليها مهمه دراسه امكانيه مد سكة حديدية من البحر الابيض
الوسط والبحر الاسود الى الخليج العربي ، وبعد ان اسست اللجنة
الى الكثير من المقترحات ودرست الموضوع من اوجهه مختلفه قدمت
تقريراً الى الحكومة البريطانية ويمكن تلخيص محوانات التقرير المذكور
في النقاط التالية :-

١ - ان صبه موضوع بناء سكة حديد وادي لرافدين
TRANS MESOPOTAMIAN RAILWAY - كما اسمها اللجنة هو امر
في غاية الضرورة بالنسبة لبريطانيا ومصالحها الحيوية في المنطقة ، وهو
من الناحية الاخرى يؤمن سرعه نقل البضائع نحو الهند والخليج العربي
وله مزايا وهوائد اقتصادية هامة لبريطانيا .

٢ - اشمل التقرير على حقه تكلله بناء اسكة حديد حث قدر
تكاليف بناءها نحو االى عشرة ملايين جنيه استرليني .

٣ - ان من الممكن ضمان السكة للاعراض الحربية بحاصه
نقل القنطلات والاسلحة المؤن نحو الهند ويمكن اعسارها كبحار
لايقف اى توسع روسي اتجاه الخليج العربي .

على ان اللجنة اوصحت بان الامل ليس هويما - في المستقبل القريب
على الاقل - في ان تكون حركة النقل بواسطة السكة المقترحه من اشداه
يمكن وصحت بان تضمن الحكومة البريطانية الى حد ما رؤوس الاموال
المستطه في المشروع واعترت ذلك الضمان أمراً لازماً لاسخاخ المشروع

غير ان حكومه غلادستون GLADSTONE رفضت اعطاء مثل
هذه الضمانات في عام ١٨٧٢ مااما كما حصل من قبل في عامي ١٨٥٦
و ١٩٦٢ . ولم يؤد امر غير الحكومة البريطانية ومعنى ، حكومه اخرى

م - ٢ سكة حديد بغداد

الى الحكم وهي حكومة دررائيلي DISRAELI الى تعديل موصف
الحكومة البريطانية ضد انصرفت الحكومة الجديدة الى تحسين المراكز
البريطانية في قناة السويس واضعة على ارض قضيه الطريق الري نحو
الهند (١) .

وبعد بضع سنوات عاد موصف الحكومة البريطانية فغير من جديد
خيال موضوع الكه عقب ان حصلت بريطانيا على نصيبها من قناة
السويس ، فأحدثت الحكومة البريطانية بظهر انضماما محددا بموضوع
الحط الجديد وعهدت حكومه دررائيلي الى امات كامبرون
CAMERON بم. V. امر دراسة مشروع سكة جديدة نحو وادي
الرافدين ولكن تبدل الوزارة البريطانية عام ١٨٧٩ وعودة حكومة
الورد غلادسون الى الحكم ادى الى اهمال التقرير الذي قدمه كامبرون
حول الموضوع ، ذلك التقرير الذي اعداه كامبرون عقب عودته من جولة
دراسة في الشرق الاوسط وهكذا اصامت بريطانيا من جديد فرصة
أخرى من العرص التي اتبحت لها للمساهمة مساهمة أساسية في مد
سكة جديدة باتجاه الخليج العربي .

وإذا ما تركنا انكلترا حاما وطرء الى روسيا لوجدنا ان عددا من
المصالح المالية الروسية التي يرأسها الكونت فلاديمير كابست
COMTE WLADIMIR KAPNIST عم سفير القصر الروسي في
فيينا ، قد أحدث تدرس امكانيات تحقيق مشروع يختلف تماما عن

(1) DAVID FRASER THE SHORT CUT TO INDIA
P 9. LONDON 1909- SCHAEFER, S. 30. LANGER
THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM P 630;
WILHEM DUDEN, DIE WURZELN DER DEUTSCH
ENGLISCHEN GEGENSATZE EIN BEITRAG
ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES.
S. 89, HAMBURG 1933.

مشروع القبول بروسيا ، فلقد كان المشروع الروسي يقضي بمد سكة حديدية من طرابلس على البحر الأبيض المتوسط الى الكويت على الخليج العربي عبر الصحراء على ان يربط بالعراق بواسطة طريق فرعي يمتد نحو كربلاء .

غير ان مشروعا جديدا كهذا اشروع يقضي بمد سكة حديدية عبر الصحراء كان مصيره الفشل ولم تثر حوله صحبة تذكر خصوصا وان روسيا نفسها لم تكن لملك الوسائل المادية الكافية التي تمكنها من انجاز مثل هذا المشروع (١) .

ولمواجهة الاطماع الروسية سمت بريطانيا نحو الانضمام بالامبراطورية العثمانية ورصد احرارها لكي يجعل منها حقه فويه تستطيع الوقوف أمام تلك الاطماع الروسية ، وهكذا فان معاهدة مرس لعام ١٨٧٨ وكل امساج الاصلاحى لاسيا الصغرى انما انجرت بالنظر لهذه الاعتبارات بل ويقال بأن دررائلى اختار مرس لوضعها تحت السيطرة العثمانية لاعتبارات تتعلق بموقعها المناز أمام الشواطىء التركية وذلك لغرض صان حبابه خط حديدى محتمل الانشاء يده عد خليج الاسكندرون ، بل ويقال كذلك انه مر لسمارك تلك الاعتبارات خلال مؤتمر برلين وبأنه اختار صاعطا بريطانيا من دوى الرتب العالية ليصمم الترتيبات اللازمة مد مثل هذا الخط (٢) .

جاء فى صلب تقرير قدمه حى فهمى باشا وزير الاشغال العثمانى

(1) CHERADAME, P 29 GUNTHER KREBS, DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISTIK. P. 51-52. HOCH SCHUL VERLAG KARL VATER, BRESLAU 1933; W. DUDEN, DIE WURZEIN DER DEUTSCH - ENGLISCHEN GEGENSATZE, P 80.

(2) LANGER, P. 30-31.

في ٦ حزيران ١٨٨٠ الى الوزير الأكبر فقرات محض سكة حديد بغداد
وامكانية السعي مجدداً نحو انشاءها عقب ان توقف العمل في اسير به
فعما نحو الامام على اثر انحاز القسم الموصل من حيدر باشا الى ارميت
على اسحو الذي مر شرحه سابقا ، غير ان الوزير أوضح في تقريره
كذلك ان حرية الدولة العثمانية لا تملك الامكانيات المادية الكافية
لتحويل مثل هذا المشروع ولهذا السبب اشار التقرير الى ضرورة الاستعانة
من رؤوس الاموال الاحية لتحقيق المشروع .

أحد العالم المالي الاوربي الذي اشتهر عقب صلح باريس عام ١٨٥٦
اهتم بالدولة العثمانية سطر بخلق مرابيد الى العناية المالية المضطربة التي
انتهت اليها الحكومة العثمانية وجاء اعلاسه نفس تلك الحكومة عام ١٨٧٥
ليصحب أمر اهتمام البيوت المالية الاوربية بتلك الدولة واستثمار رؤوس
الاموال فيها بصرية قوية .

غير ان الوضع لم يسر على هذه الصورة بفترة طويلة فسرعا
ما عاد اهتمام رؤوس الاموال الاحية بالدولة العثمانية بالظهور مجدداً
خصوصا عقب اعادة التنظيم المالي لتركيا أمر انشاء مطبخ الدين العام العثماني
ORGANISATION DE LA DETTE PUBLIQUE OTTOMANE
التي اعادت تقة الدوائر والبيوتات المالية الاوربية بالدولة العثمانية الامر
الذي نتج عنه نفس تلك البيوتات والدوائر المالية على اعادة استغلال رؤوس
اموالها في تركيا عن طريق الاهتمام مجدداً بالمشايخ العثمانية ومن
جملتها مشروع سكة حديد بغداد .

وعلى هذا الاساس ظهرت الى الوجود من جديد عقب عام ١٨٨٠
عدة مشاريع جديدة لسكك حديدية تمتد في آسيا الصغرى وروادي
الرافدين من حملتها مشروع القون كازاليه VON GAZALET
ومشروع تانكريد TANCRED الذي حصل في ٢٤ آذار ١٨٨٣ من

الحكومة العثمانية على اختيار لد سكة حديدية من طرابلس على البحر الأبيض المتوسط عبر حمص - حلب - حماة - وادى العرات الى بغداد فالصرة . على ان اشروع السالك الذكر لم يحل من بعض الاحلام السياسية فلقد اراد تاكريد ان يخرج اليهود الروس من روسيا ويوطئهم على حاشي السكة ، غير ان معارضة الحكومة العثمانية لمثل تلك الاقتراحات ووفاء تاكريد من الناحية الاخرى ادبا الى امر المشروع (١) .

أما لو اردنا التعرف الى موقف الحكومة والمصالح العرسية اتجاه مشروع سكة حديد بغداد وفرض استطاع القول احتمالاً بان الحكومة والمصالح البريطانية بقيت حتى حوالي عام ١٨٨٥ الاطراف الوحيدة اهتمت اهتماماً حدياً بأمر السكة وباعداد المشاريع المختلفة لاشباعها ، على ان اهتمام المصالح العربية حول الموضوع ما لبث ان ظهر شيئاً فشيئاً بصورة متزايدة الأهمية فظهرت على ايدان مجموعات من المصالح العرسية الى جانب الانكليز ونست كل واحد من هاتين المجموعتين مشروعاً لسكة حديدية على النمو التالي :

أ - مشروع المصالح العرسية الانكليزية التي انشأت عام ١٨٦٣ اليك العثماني ، ذلك اليك حصل خلال سنوات قليلة فقط على موافق واسع النطاق في تركيا .

ب - المشروع الذي تصمم به الفون كولاس VON COLLAS وهو وسيط أحد المجموعات المالية الفرنسية .

اراعت المشاريع العرسية الهيئات البريطانية التي رأت فيها تهديداً مباشراً لمصالحها ، فان امكانة تمام المصالح العرسية بأمر انشاء السكة

(1) KARL HELFFERICH, GEORGE VON SIEMENS, EIN LEBENSBIOD AUS DEUTSCHLANDS GROSSE ZIT P. 22. BERLIN 1923.

الى جانب حصصها الواسعة في قناة السويس - يعنى سيطرتها على الطريق
الرى نحو الهند الامر الذى يشكل تهديداً مانسراً لمصالح وسياسة
بريطانيا في الشرق الاوسط والهند ، فعمدت السياسة البريطانية الى ان
يقوم السير فينت كايلاارد

SIR VINCENT CAILLARD

ممثل المصالح البريطانية في ادارة الدين العام العثماني بالاشتراك مع
السفير البريطانى بدي اتاب العالي في انقشطينية مادفاع عن المصالح
البريطانية والسعي لمحاولة احاط الحطط العرسية .

والواقع ان العرسى اهتموا اهتماما شديداً بأمر الحصول على
امتياز لسكة حديدية في المنطقة ، هه كانت لدى فرنسا استثمارات مالية
واسعة ادى الى تركيا وكاب المصالح المالية العرسية سيطرة الى حديد على
السك العثمانى ادى كانت الحكومة العثمانية تصمد عليه في الحصول على
المساعدات المالية ، بل وأحد يعود المالى العرسى في تركيا يتخذ شكلا
قويا بشكل اثار قلق السلطات العثمانية نفسها وهما يكمن السر الحقيقى
في رفض السلطان عبدالحميد اعطاء امتيازات فرنسا حصه من مشاريع
حطوطها الحديدية في ترك وواى الرادين (١) .

بغض عام ١٨٨٨ من الاعوام التاريخية في حياة السكك الحديدية
التركية ، هه ذلك العام سم الانتهاء من تشييد الحط الحديدى الذى
يربط أوروبا باسطول ودخل العاصمة العثمانية في ذلك العام أول قطار
قادم من هه وبات السلطان عبدالحميد مستأنفاً أكثر من اى وقت مضى
لتطوير شبكة الحطوط الحديدية في منطقة الاناضول وربط سوديا
وواى الرادين بقية احرار الامراطورية على ان ضعف الحالة المالية
للحرية العثمانية كانت مدعه دائماً نحو السعى للحصول على رؤوس
الاموال الاحسه لتعيد مشاريعه فحاول عام ١٨٨٥ بواسطة الفون بروس

(1) LANGER. P 632. SITIKI P: A-18.

للمحصول على اهتمام رؤوس الاموال الالمانية بتلك المشاريع غير انه فشل
في مساعاه ففكرت الى اشركه البريطانية التي كانت تقوم بادارة واستغلال
خط حديد بانسا - ارمت مقترحا على الشركه مد الخط الى اقرا ثم الى
بغداد عقب ذلك .

وسبب غير واضح حتى اليوم لم يستطع السلطان عبدالحميد الحصول
على نتيجة ذات بال من وراء تلك اماسي وتم الانهاء فقط عام ١٨٨٨
على تطوير خطى سكة حديد سمرقنة - ادمه وسمرقنة - الفصبة الى مسافات
أبعد .

ولعل السر في عدم اظهار الانكليز اهتماما كافيا بمشروع سكة
حديدية من اسطنبول الى بغداد يعود من ناحية الى طبيعة علاقاتهم
السياسية مع تركيا آنذاك من جهة ولعدم ثقة رؤوس الاموال البريطانية
بامكانية الحصول على عوائد وارباح مادية كافية من وراء استغلال مثل
ذلك الخط من الجهة الاخرى وكل ما اظهرته المصالح البريطانية من اهتمام
كان شكل الاعلان عن استعادتها للاستمرار في مد الخط بصورة
تدريجية كلما تحسنت الظروف واستندت الاحوال ذلك^(١) .

واراء تحوف السلطان من اربداد المؤذ الفرنسي في بلاده في حالة
اعطاء امتياز السكة الى المصالح الفرنسية ومماطللة المصالح البريطانية في
تحويل المشروع - وعدم تقدم رؤوس الاموال الروسية بصورة جدية
للمحصول على امتياز السكة بالطر لعدم وجود فائض مادي لدى روسيا
يمكنها استغلاله في مشاريع مالية كبرى خارج بلادها - اتجه السلطان

(1) TURKEY, NO 4, REPORT BY MAJOR LAW
ON RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY LONDON
1896. LANGER. PP. 632-633. HAJO HALBORN:
DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI 187-1890. S.
83ff. BERLIN 1926.

عبدالحميد بصورة كلية نحو المآل ، تلك الدولة الصاعدة النامية والمتزايدة
 العود والقوة في تلك الحقبة والتي كان السلطان عبدالحميد يكن بها
 الاحترام والتقدير ويعصرها الدولة الاوربية الوحيدة التي لم تكن تظهر
 بصورة علنية الى اطماع توسعية في الامبراطورية العثمانية . وكان توجه
 اسلطان عبدالحميد نحو ألمانيا يحصر بدرجته الاولى نحو استعادة اهتمام
 الاوساط والسويات اذالة الالمان سكة حديد بغداد ومساندته في
 مدهلا(١) .

ألمانيا وسكة حديد بغداد

بشير الصابط الألماني هيلموت فون مولتكه
 HELMUTH VON MOLTKE من اوائل ابرواد الألمان في الدولة
 العثمانية فقد عهد اليه في نهاية الثلث الأول من القرن التاسع عشر بمهمة
 القيام بمدرّب الجيش العثماني وتعليم اناء اقامته في ترك اللغة التركيبية
 وحيثما عاد الى ألمانيا كتب عدة مقالات ومؤلفات اشار فيها الى الدولة
 العثمانية وشرح احوالها ولمح الى اهميتها كحقل لمشاهد الانساني(٢) .

- (1) MENDELSON A. DIE GROSSE POLITIK DER
 EUROPAISCHEN KABINETTE. 1871-1914 BAND
 14. S 3958-3963. 3975 BERLIN 1922 1927
 H. BODE. DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN
 S. 2.

(٢) جمعت كتابات ورسائل ومؤلفات في كتاب لا عسى عن
 مراجعته لكل مهم مشؤون التوسع الألماني في الدولة العثمانية في كتاب
 طبع في برلين عام ١٨٩٢ طبعة أصيلة وله ترجمته باللغة الانكليزية -
 HELMUTH VON MOLTKE, ESSAYS SPEECHES AND
 MEMORIES, 3 VOLUMES, NEW YORK 1893.

وقد ترجم كل من F. MCCUMPHA القسم الاول وبارت C. BARTER
 لقسم الثاني وهيرمر HERMS القسم الثالث .

ولاقى تلك المقالات والمؤلفات صداها في الالب وارداد نشاط الرواد
والكتاب الامان اهماما بالدوره العثمانيه وامكانيات التوسع فيها خصوصاً
على يد بعض الكتاب كآمال راجاو SACHAU وسـ

(1) PAUL DEHN \longrightarrow SPRENGER

وقد نشجع على هذا الاتجاه الجديد بهذه الاقتصاد الانمائي اثر
توحيد الدولات الاثنية وظهرت الحاجة الى ايجاد اسواق تجارية جديدة
لتصريف مخازن المعادن الاثنية الاخذة بالازدياد والنمو المتصاعد .

ولكن لا نجد على أساس توسع في تفسير هذا الإجماع ، فإن
المستشار الألماني الداهم سمارك BISMARCK بقي حتى قرب
نهاية عهده لا يحدد مبدأ العمل الأساسي في الدولة الألمانية خوفاً من
اثارة بريطانيا ، غير أنه وافق على أي حال على أن يساند به عسكريه
ألمانيا إلى تركها عام ١٨٨٢ بمرص مساعدته على تدريب الجيش الألماني
وهي اسمته إلى برأسه الجنرال كولر VON GOLTZ
والتي عرفت باسم بقية العول كولر فيما بعد .

غير ان سياسة السيف والاثامه خلال الامراسوره اضمانه ما سنت
ان تعبرن بشكل حدري عقب اسلام القيصصر ولم التاني الحكم عام
١٨٨٨ واعقب اسلام الامراسور الحديد للحكم الاطاحة بسمارك وسار
القيصصر الحديد ضد امامه الاولى في سياسة برمي الى - نحن تأخير حاجه

(1) E. SACHAU, REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN LEIPZIG 1893. SPRINGER. BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONISATIONSFELD FÜR DIE GEGENWART HEIDELBERG 1886. PAUL DEHN, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEHUNGEN. MÜNCHEN 1884.

الاقتصاد الألماني المتنامي الأهمية - يبحث أسواق جديدة في الشرق ودخول ألمانيا معترك التنافس التجاري والسياسي مع الدول الرأسمالية الكبرى . وقد كان القيصر ولهم بعد شخصيا فكرة التوسع الألماني في الدولة العثمانية وكان يرى في ذلك الأمر تقوية للمراكز الألمانية في آسيا كلها^(١) .

قام السلطان عبدالحميد كما سقت الإشارة إليه منذ بداية الثمانينات القرن الماضي بتوسيع القون بروس واحد رجال المال والأعمال وهو الهر فون كاولا ALFRED VON KAULA - الذي كان موجوداً في اسطنبول للقيام بعدد من الصفقات المتعلقة ببيع السلاح الحربي - بالاتصال مع المصالح المالية الألمانية لمرص الحصول على مساعدتها وتمويلها لأعمال اتنام مدسكه جديد سداد ، فقام رجل الاعمال الألماني الهر كاولا بالاتصال بمدير البنك الألماني DIE DEUTSCHE BANK وهو الهرس فون سيمر GEORG VON SIEMENS عارصاً عليه أمر مساهمة رؤوس الاموال الألمانية في تمويل تعميد ائمال هذه المشاريع .

وقد رفض القون سمر آنذاك عروض السلطان محتجاً بأن الموضوع خارج عن نطاق امشاريع التي يهتم بها البنك الألماني كما ورفضت تلك العروض بعدد من المصالح المالية الألمانية الأخرى كذلك^(٢)

(1) H. HALBORN, DEUTSCHLAND UND DIE TURKEI, S. 83 J. C. HUREWITZ DIPLOMACY IN THE NEAR AND THE MIDDLE EAST, VOLUME 1, P 252 VAN NOSTRAND AND COMPANY INC. NEWYORK 1958.

(٢) سالت المصالح المالية الألمانية التي يرأسها سيمس الحكومة الألمانية في ١٥ آب ١٨٨٨ عما اذا كانت حكومة ألمانيا مستعدة لتأييد ومساندة النشاط المالي الألماني في تركيا . وجاء رد المستشار بسمارك

وقد طابق موقف المصالح الألمانية السليبي هذا اتجاه السياسة الشرقية التي كانت تتبعها ألمانيا آنذاك ، غير أن محيى القيصر وبسم الثاني أدى إلى تغير تلك السياسة كما رأنا وأدى ذلك الأمر بالتالى إثارة اهتمام البيوتات والمؤسسات المالية الألمانية بمصايبا توسط رؤوس أموالها فى أندولة عثمانية وراذ عدد المطالبين فى داخل ألمانيا بالاهتمام والسعي لتوظيف الاموال الألمانية فى الامراطورية العثمانية الامر الذى أدى الى قيام بنك الألبانى وهدير. القون — سيمر الى إعادة النظر فى سياستهم السلبية سابقه اتجاه الدولة العثمانية والسعي نحو مصاشاة الأجهاء الحديد .

وفى ٢٧ أيلول و٢٤ تشرين الأول عام ١٨٨٨ صدرت على التوالى

على المذكورة المذكورة فى ٢ ايلول من نفس العام وكان الرد صريحا للغاية حول تلك البعثة فقد أوضح بأن الحكومة الألمانية لا يمكنها ان تصمن اشبارع والمقاولات الألمانية فى دول احسية . وقد كان مقدور البنك الألماني ورئيسه فى الواقع بحسب مثل هذا الرد لو انهما اطلعا على محتوى الهامش احدى كتبه سيمارك بخط يده على تقرير تنعاء من السفير الألماني فى القسطنطينية . وفى ٣٠ تموز ١٨٨٨ كتب حوريف قون رودويتز VON RODWITZ سفير ألمانيا فى القسطنطينية تقريراً الى سيمارك حول موضوع المشاكل التى تتعرض لها بريطانيا وفرنسا بخصوص مصالحهما فى آسيا الصغرى والبراع بين هاتين الكتلتين حول ذلك لمصالح . وجاء فى هامش سيمارك ما يلى بالحرف الواحد —

IN DEN SACHEN WIRD UNSERE AUFGABE SEIN, DIE RIVALITAT ZWISCHEN ENGLAND UND FRANKREICH IHREN WEG GEHEN ZU LASSEN, GERADE WIE IN AGYPTEN.

أى ما معناه ان واحداً فى مثل هذه الامور ان يدع التنافس بين انكلترا وفرنسا يسير فى سبيله تماماً كما حصل فى مصر . وهكذا يظهر ان به سيمارك لم تصرف آنذاك الى التدخل فى قضية سكة حديد بغداد بأى صورة من الصور . راجع :

HELFFERICH G. VON SIEMENS. S. 27ff:

أرادت أن من الباب الأعلى لأعطاء رجل الأعمال الألماني الفريد كاولا امتيازاً
أولهما بحصص إعطاء الحق في استغلال سكة حديد حيدر نشا - أرميت
والثاني تعلق بأمر إعطاء امتياز مدته سنة وستين عاماً تفيد واستغلال
سكة حديد أرميت - امرأة أمانح طولها ٤٨٥ كيلو متراً وأسى بم الاتفاق
بين الطرفين على مدتها ، كما وأعطت الحكومة امتيازاً في نفس
الوقت صماء كيلو مترية مقداراً عشرة مراكب وثلاثون سبيلاً للدليل
من الواحد من القسم السهم من حيدر نشا إلى أرميت ، أما بالنسبة
لقسم الثاني الذي لم يأتوا على مدته من أرميت إلى امرأة فقد صممه
الحكومة التركية بسلع خمسة عشرة مراكب للكيلو من الواحد .

ودفعت المصالح الآتية مدع به ملايين دون كنص بالامياز أعطى
لها لمد سكة حديد أرميت - امرأة .

كانت الصداق - أسى حاسم في الامتياز في صالح الألمان بصورة
تامة فقد مهدت الحكومة اتركية بسند بعض في أمانح اسبق عليها مهما
كانت العوائد الحقيقية التي يحصل عليها الشركة من جراء استغلال
الخط (١) .

والواقع ان العون كاولا الذي حصل على الامتياز بصورة شخصية
وصاحبه كان في الواقع بعمر حساب ست الأسي في برلين وذلك
ميريسوع المحمد
WURTTEMBERG VEREINS BANK
في شتوتكارت .

وقد أوجدت هاتان المؤسسان مسان الألمان عقب تاريخ للحصول
على الامتيازين بصفة اشهر شركة خاصة في ٢٣ اذار ١٨٨٩ اطلق عليها
اسم الشركة العثمانية لسكك حديد الاصول .
LA SOCIETE
OTTOMAN DES CHEMINS DES FERS D'ANATOLIE

(1) CHERAD AME, LA QUESTION D'ORIENT ET LE
CHEMIN DE FER DE BAGDAD P. 21

وقد قامت الشركة من جانبها باسمي في ألمانيا لإيجاد أساليب الضرورية
للقيام بمد أسكّة التي قدرت تكاليفها بما يعادل ١٤٠ مليون فرنك فرنسي
أمّا ذلك •

وإلى جانب الشركة انضمت لسلطة حديد الأصول نفس عرص
بصيد الامبار كذلك بنت خاص سمي بـ **سكك حديد الشرق**
BANQUE DES CHEMINS DES FER D'ORIENT

وسارعت انصاح الألمانية فور الحصول على الامتياز على العمل من
أجل تحقيق المشروع ومن الانتهاء من مد سكك حديد ارميت - انقرة
عقب ثلاث سنوات من اعطاء الامتياز (١) •

دخلت مشاريع سكك حديد بمقداد عظيم برول الألمان إلى ميدان
العمل في دور اسحق احدى ، فقد عقب امتياز عام ١٨٨٨ لد سكك
حديد ارميت - انقرة امتيازات أخرى بطول الخط اندكور من صمد
امتياز عام ١٨٩٣ و ١٩٠٢ و ١٩٠٣ و زيادة العقود الاقتصادية الاساسي في
اندوله انضمت راد العقود اساسي الألمان فيها الامر ادى أحد يمدد
وشكل واسع انصاح البريطانية تعاضد اسياحه البريطانية ضد مشروع
السكك وزيادة العقود الاساسي في اندوله الألمانية بل وأصبحت معارضة
بريطانيا لمشروع سكك حديد بمقداد وهي نهاية القرن التاسع عشر والسواب
الاولى للقرن العشرين من الروايات الرئيسية التي تركت عليها السياسة
العثمانية للحكومة البريطانية (٢) •

(1) B. SITIK S. 19; CHERADAME P. 21, LANGER P. 634. GOOCH. BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE WHE WAR. VOL. 2 LONDON 1928, BUTTERFIELD. P. 11.

(٢) عصر الحزم الرابع من مؤلف يوتك من الحجج الرئيسية

ولم تكن بريطانيا هي الكتلة الأوروبية الوحيدة التي عارضت أو
أبدت قلقها وتحولها وراء ريادة العود الألماني في تركيا فقد أبدت كل
من فرنسا وروسيا كذلك قلقا وتحولاً - في نأدي الأمر على الأقل -
من جراء التوسع الألماني في الإمبراطورية العثمانية .

مراجعة الاتفاقات والامتيازات المتعاقبة التي أعطتها الحكومة العثمانية لد
مسكة حديد بغداد . راجع
YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN, VOL. 4. سبق ذكره .

الفصل الثاني

المانيا وامتياز سكة حديد بغداد

م. هـ ١٣١٠

م في ٢ حزيران ١٨٩٠ ايعال حراء من القسم المتمد من أرميت الى انقرة من سكة حديد الاماصول بالقسم المتمد من أرميت الى ادا بازار ADABASAR وافيت بالناسه حملة حصرها علاوة عن النون

كـاولا KAULA الدكتور جورج هون — مدير

اسك الالاسي والهر اوتوهون كوهلمان OTTO VON KUHLMANN

المدير العام لشركه سكة حديد الاماصول وحصرها من الجانب التركي رئيس باشا مدير الاشغال العامة والقي الاحمر كلمه بالناسه اظهر فيها مدى حماس الحكومة التركية انشاء السكك الحديدية وقال فيها ان رغبة الباب العالي الملخصه هي ان يتم الاسرار في اسرع بهذا العمل العظيم حتى يمداد (١) .

بقت أمر الانتهاء من مد عدا انقسم حدث له اهميته ، قد امت ادبا لمصها عقب انتهائها من مد السكة المذكورة مهمة انجاز عمليات مد السكك الحديدية في الدولة العثمانية بعد ان استمدت كل من فرنسا وبريطانيا وبشكل واضح من ميدان تشيد السكك الحديدية في الدولة العثمانية ، قد صبحت كل من هاتين الدولتين على مصها المحرص التي سحت لها من مد لاجل الأخذ على عاتقها مهمة انجاز سكة حديد بغداد الامر الذي ترك الباب مفتوحا على مصراعيه أمام الالان .

ولم يقف السلطان عبدالحميد عند حد الحصول على التأييد الفعلي من الحكومة الألمانية لمشروع سكة حديد بغداد ، بل قام بتوسيط سميره

سبق ذكره

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. PP. 441-42:

في برلين للمحصول على تأكيد رسمي من القيصر وليم الثاني مشروع
لبنائه وإرسال إلى السفير النمساوي في برلين برفقة بهذا الشأن مرسوم
٧ تشرين الأول ١٨٩١ •

وجاء رد الإمبراطور على الدعوة التركية بالغة الذكر بحاج
رأى على عن تأييده الرسمي للمشروع ووصف الحكومة الألمانية «بسيحة
عصها وحما بوجه أمام بريطانيا في صراع طويل استمر منذ ذلك الحين
وحتى فجر الحرب العالمية الأولى تقريباً» (١) •

وبد نظرح في هذه المسألة السؤال التالي: ما الذي كان يحصل
وإن القيصر الألماني رفض إعطاء مثل هذا التأييد؟

إن من الصعب الأخذ على مثل هذا السؤال غير أن من المؤكد بأن
ألمانيا كانت في مثل هذه الحالة تدار على القيام بالكثير من أشكال الماورات
الديبلوماسية للتخلص من صراع مباشر مع بريطانيا غير أن إعطاء مثل هذا

(١) أن التطور الذي حصل في السياسة الألمانية عقب مجيء
القيصر وليم الثاني إلى الحكم ودخول ألمانيا إلى معترك السياسة
الإستعمارية الدولية كان إلى حد كبير سبحة للصيغ الهائل الذي حصل
في ألمانيا واشتداد الحجة إلى اتحاد أسواق جديدة خارج ألمانيا • ففي
أول مؤتمر النمساوي للوكلاء التجاريين خطب كساير في
المستشار الألماني في الحاضر مطالباً بتصدير المسحات إلى خارج ألمانيا
واعتبر ذلك الأمر في غاية الأهمية بالنسبة لألمانيا وقال ما نصه

WIR MUSSEN EXPORTIEREN ENTWEDER WIR EX-
PORTIEREN WAREN ODER WIR EXPORTIEREN MENSCH-
HEN. MIT DIESER STEIGENDEN BEVOLKERUNG
OHNE INDUSTRIE SIND WIR NICHT IN DER LAGE WE-
ITER ZU LEBEN".

راجع: -

PETER RASSOW, DEUTSCHE GESCHICHTE, S. 575.
B. METZ LERSCHKE VERLAGS BUCH HANDLUNG, STUT-
GART 1962, G. KREBS, S. 23.

التأييد وضع الامراطورية الالمانية ورحلاتها اميلياي اسم الامر اواقع
وأصبح لراماً عليهم السير في تأييد المشروع حتى النهاية .

أعلن السلطان عبدالحميد بعد ان حصل على التأييد الرسمي بلمقبصر
الاماني في ٢٤ شربن الاول ١٨٩١ بأن من أهم واجبات الحكومة هو
امر تشييد السكة وأنه ليس هناك اي وقت يمكن اصاعته خصوصاً بعد
ان تم الانتهاء من مد انقسم امتد من ارميت الى اقتره .وعن سلطان
عن رغبته في ان يبقى المشروع في ايدي المايه صرعه لعدم وجود ما
يدعوه الى استعجال نتائج سياسته سيئه في مثل هذه الحالة (١) .

انار موقف السلطان الخاص بالاتجاه نحو المانيا كل من مربطاب
ومرسا الثاني راحا سبحان الى اتحاد شتي السل لأهداف هذا الاتحاد
المشائي ، وقد حاولت حديثاً في هذه المرحله بعض انصاح المرسية
الحصول على امتياز القيام المشروع .

ويظهر في هذه المرحله الى اميدان شخصية انكانس بيرخييه
CAPTAIN BERGER الملحق العسكري الفرنسي في اسفاره
المرسية في اعطاسيه حيث قام الملحق المذكور بشايط واسع لأحسن
حصرون مجموعة من المصالح الفرنسية التي ترأسها الكونت فينالي
COUNT GEORGES VITALI وهو أحد كبار المصاعين الفرنسيين
على امتياز مد السكة .

قام الكابن بيرجييه لأحل التوصل الى تحقيق اهدافه بأعداد مشروع

(١) من الواضح تقريبا ان السلطان كان يلمح هنا الى ان الدول
لاوربيه الاخرى كانت ترمي من وراء صفاتها بالمشاريع المالية الاقتصادية
في الدولة العثمانية الى تحقيق عدد من الاطماع السياسية لسي تكمن
حلف هذه المشاريع . راجع

BUTTERFIELD. P 12, DIE GROSSE POLITIK. VOL.
14, PP 443. 446-447.

سكة حديدية وطلب من انكوت فيتالى انقدم بالمشروع الى الباب العالى
بطلب الحصول على امتياز بحصيفه . وقد كان يرحبه شديد الأمل فى
الحصول على الامتياز المذكور لما كان به من مود وأثير شخصى عند
السلطان عبدالحميد ، كما وقام السفير المرسى فى انعطافيه من حاشه
باسمى للحصول على ذلك الامتياز لمواطه انكوت فيتالى (١) .

عبر ان فيتالى الذى كانت له علاقات مائيه مع شركه الاصول
بلسكك الحديدية لم يكن منحصاً للمشروع كما وانه حشى الدخول
الى امره نرويه اشخصه ولم نثار صحه حول المشروع بعد ان
سحب الطلب للحصول على الامتياز .

ان الباحث يجد فى الواقع ان ثلاث مجموعات من امصالح المالبه
تقدم عقب ذلك التاريخ للحصول على امتيازات بلسكك الحديدية فى
الدولة الامنيه الاولى منها امانيه على رأسها العون كاولا وكب هذه
المجموعة تقوم بالتفاوض مباشرة مع السلطان . أما المجموعة الثانية فهى
مرسيه وعلى رأسها المسو بلجيان BELGIAN والى كانت سعى
للحصول على امتياز لمدة سكه حديدية من اسكشر حتى قويه ، وكانت
المجموعة الثالثة بريطانية على رأسها أحمد كبار دخال صاعه السكك
الحديدية فى بريطانيا وهو المسو ستانفورد STANFORD
وكانت حطة هذه المجموعة تقوم على أساس تشييد خط بلسكه الحديدية
من مناحم الصم على اسحر الاسود الى اقتره على ان تدرس كذلك
امكانية تمديد الخط المذكور نحو الخليج العربى (٢) .

على ان المجموعتين المرسيه والبريطانية لم تستطعا التقدم شوطا
بيداً فى تحقيق مشاريعهما لعدم ثقة السلطان عبدالحميد سواها بلديهما
اتصاء الدولة العثمانية ولرعه فى اعطاء الامتياز الى الشركات الامانية .

(1) DIE GROSSE POLITIK, VOL. 14. P. 444.

(٢) المصدر السابق صفحة ٤٤٧ وما بعدها ، نفس الجزء .

أدت محاولات السفير البريطاني في القسطنطينية ، تلك المحاولات المتعددة الانتكاس وانصور وإبرامه كلها إلى استبعاد ألمانيا من ابيدان في نهاية عام ١٨٩٢ وبداية عام ١٨٩٣ ، أدت تلك المحاولات إلى آثاره أرمه لها أهميتها بين الدنيا وبريطانيا ، ففي نهاية كانون الأول ١٨٩٢ أبلغ السفير البريطاني في القسطنطينية وهو اسير كلارفورد SIR CLARFORD السلطان عبد الحميد بأن من حسن أن يمنع السلطان عن اتخاذ قرار نهائي بشأن أسككة إلى أن يستشف رأي الحكومة البريطانية بدت التصدد ، وهدد بأن اعطاء الامياز مباشرة سير صحة الرأي الصام البريطاني في لندن ضد تركيا (١) .

وصلت اخبار تصرفات السفير البريطاني في القسطنطينية إلى اسواتر الألمانية في برلين في ٦ كانون الثاني ١٨٩٣ وأخذت على الفور صحة عيحه لدى الاوساط الحكومية الألمانية وعام البارون مرنشال BARON MARSCHELL VON BIEBERSTEIN وزير لخارجية الألمانية باستدعاء السفير ادورد SIR EDWARD MALET صغير بريطانيا في برلين وأصبح لديه بأن اسير كلارفورد سفير بريطانيا في القسطنطينية قد حول قصه مائه صغيرة إلى قصه سياسي عامه كما وبين مارشال للسفير البريطاني بأن الاحتجاج البريطاني الذي قدمه اسسمير كلارفورد للسلفان عبد الحميد في القسطنطينية لم يكن محلاً بالأداب فحسب بل أنه عمل بحلول من الصداقة اتجاه ألمانيا . وذكر مارشال السفير

(1) J ALDEN NICHOLAS GERMANY AFTER BISMARCK, THE CAPRIVI AREA 1890-1914 HARVARD UNIVERSITY PRESS, CAMBRIDGE, MASSACHUSSETTS 1958, BUTTERFIELD. P 13. DIE GROSSE POLITIK VOL 14. PP 451-52, F H HINSLEY, THE NEW CAMBRIDGE HISTORY VOL. 2 P. 591 CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS 1962.

البريطاني بان ألمانيا بقيت تحترم حتى ذلك الوقت المصالح البريطانية في الشرق الأوسط ولكن اذا ما ارادت بريطانيا تهديد المصالح الألمانية في المنطقة فإن ألمانيا ستقوم بالنظر مجدداً في كامل سياستها اتجاه بريطانيا ، بل وعلا ان السلطان عبدالحميد قد اثار الاهتمام الشخصي لقيصر ألمانيا في هذا المشروع فإن المطالبة بالغاء الاميار يعتبر اهانة شخصية للقيصر منه .

وقام مارشال بارسان مثل هذا الاحتجاج الشديد للمهجة الى انكوت هاتزفيلدت **COUNT HAZFELDT** السفير الألماني في بريطانيا وطلب منه ايصاله الى اللورد دوربري **LORD ROSEBERY** وزير الخارجية البريطانية ، كما وقام في نفس الوقت وبدون انتظار رد وزير الخارجية البريطانية على الاحتجاج الألماني بارسال برفيه الى القنصل الألماني في القاهرة يطلبه فيها ان يعلن عن انفاء موافقه ألمانيا اتجاه طلب بريطانيا من ألمانيا الموافقة على تطوير الجيش المصري وريادة عدد القادة ، من ويضع به الامر الى التهديد بالغاء كل ان يبد الألماني لسياسة البريطانية في مصر (١) .

والواقع ان التهديد الألماني لم يكن بلا معنى ، فان موافقة الألمانية على ريادة عدد افراد الجيش المصري كانت لها اهميتها في بريطانيا طالما ان فرنسا رفضت اعطاء مثل تلك الموافقة وارسل اللورد كرومر **LORD CROMER** سفير التهديد الألماني مباشرة برفيه من القاهرة الى اللورد دوربري يؤكد فيها على اهمية التعاون البريطاني - الألماني في ذلك المجال .

اعطى الاحتجاجات والتهديدات التي اثارتها ألمانيا شأن موقف السفير البريطاني السلي في القسطنطينية ثمارها بالنسبة لألمانيا ، فقام اللورد دوربري في ٩ كانون الثاني بارسال برفيه الى حكومه برلين معن فيها

(1) W LANGER. THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM. P. 635.

بأن بريطانيا ليست لديها أية تهديد مصالح الإنسان في تركيا وأن
الحصن الحديدى من أرميت الى قونية قد اعطى اساره الى ألمانيا في الوقت
المناسب ، وجاء في المرفقة ما نصه :-

"HER MAJESTY'S GOVERNMENT HAD NO DESIRE
TO TAKE ANY STEP INAMICAL TO GERMAN INFLUE-
NCE OR INTEREST IN CONSTANTINOPLE"

كما وانه ارسل في ٢٢ ساط ١٨٩٣ ريبه اى سيم كلارفورد في
ابسططية بطله فيها ان فعل ما في وسعه لاعدى صمد بعض المصالح
ألمانية البريطانية التى كانت رعب في عدم حصول المون كولا على الامبار
الذى كان يريد (١) .

مضر التهديد الذى تقدم به مارشال وزير الخارجية الاسي امراً له
أهمه في قضية سكة حديد بغداد ، فان تهديده القوي اطهر لبريطانيا
مقدار القوة الحقيقية لألمانيا ، بل ان تصرف مارشال الانفرادى بالأمر الى
الى الفصل الألماني في القاهرة مطالاً اياه بالموافقة الاذية على تسليم
الجيش المصري ونظويرو بدون انتظار جواب الحكومة البريطانية على
برقيته الاحتجاجية أدى الى تغيير وجهه النظر البريطانية في تحديد مقدار
الصداقة الفعلية التى نكتها ألمانيا بالنسبة لبريطانيا وقد برز ذلك التصرف
أثره الشخصي في نهاية اللورد دوررى وزير الخارجية البريطانى
واعبر ذلك التصرف من قبل بعض افراد الحكومة البريطانية ودوائر
وزارة خارجيتها كتصرف من الكرامة الوطنية البريطانية .

ولم يكن هذا الامر فقط هو الذى الوحيد لتهديد مارشال ، فان
التهديد بعد داته كان صريحاً صريحاً موقف الحكومة الألمانية وسياستها

(1) CARNOCH, ARTHUR NICOLSON, P. 98. NEW
YORK-HOUGHTON, MILLFLIN CO., NEW YORK
1930.

في تركيا ، للمرة الاولى يوم حكومه درلين تحت تأثير المصالح الانانية
في اشرق بادفع عن تلك المصالح بصورده سياسيه ايدييه (١) .

وهكذا نجد بان قوة الاقتصاد القومي الالمانى احدثت تحصى الحدود
الوصفيه بفاهم سمارك النسبية الخاصة بعدم الاحتكاك مع بريطانيا في
الشرق (٢) .

على ان المعارضة البريطانية لم تكن المعارضة الوحيدة للمشاريع
الالمانية في تلك الفترة فقد احرز رحب من - احيد كاد رحلات الد
الى - انهر رادولان RADOLIN السفير الالمانى في القسطنطينيه

- (1) E. T. S. DUGDALE. GERMAN DIPLOMATIC DOCUMENTS. 187-1914, VOL. 4. PP 180-183, 279-280. LONDON 1928-TRANSLATION OF DIE GROSSE POLITIK, J. B. WOLF. THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE BAGHDAD RAILROAD PP 12-13. UNIVERSITY OF MISSOURI STUDIES XI. 1936.

(٢) يعبر هذا الموقف المتصلب الذي اتخذه الحكومة لانيه في
ربيع على اساس انه سيحج من نتائج ردهه رصيده وفوقها الدوليه
ظراً لظروف الماسه آنذاك فقد أدى تغير الحكومة البريطانيه عام
١٨٩٠ والإطاحة بحكومة اندود سالسبورى ، الى جعل لمانا تحتل محل
الصدارة في العلاقات الاربيه ذلك لان فصائح قناة ساما في فرنسا
اظهرت أمام قيصر لمانيا مبنى ضعف ومساد الجمهوريه الفرنسيه . ومن
الناحية السابفة فان التقارب الالمانى - الروسى آنذاك أدى الى جعل
بريطانيا في موقف اميرالى تام في وقت احدث فيه بريطانيا تسجل اكثر
فاكثر مع روسيا وفرنسا في خلافات بعض مشاكل كل ما وراء البحار .
وهكذا فان حكومة المستشار كاتريفي في ربيع كانت آنذاك في احسن
واقوى مركز لكى تعف في مركز نقل الميرن دي روسيا وانكلرا
راجع :-

J. ALDEN NICHOLAS. GERMANY AFTER BISM-
ARK. P. 233.

بأن السير فيست SIR E. VINCENT مدير البنك العثماني
أخبره ان الأخير (فيست) سوف يفعل كل ما في استطاعته لتأهية
المشروع الألماني وعلاوة على ذلك عهد آخر رجب باشا رئيس السير الألماني
بأن الإنكليز قد طلبوا السماح من الحكومة العثمانية اعطاهم امتياز لمسكة
سكة حديدية بحوزة قوية مع الحق في مدنها الى الخليج العربي فيما
بعد وان الإنكليز حددوا باعهم بمسودات بحرية أمام اشواطيء التركية
للحصول على ممتلكاتهم (١) .

ارداد النفود الألماني في الدولة العثمانية زيادة كبرى بعد تعيين النفود
مارشال ويرر المتحارجه الألماني السابق كسفير لبرلين في القسطنطينية ،
وكان مارشال من المعارضين لفكره اشراك رؤوس اموال أجنبية حياً الى
حب مع رؤوس الاموال الألمانية في ساء سكة حديد بغداد وينصح هذا
الأمر من تصريح له في سال ١٨٩٨ قال فيه : ان من غير المرجح فيه
اشراك رؤوس الاموال الأجنبية في المشروع نظراً لان ذلك بعدد ثقة
السلطان لاعقاده بأن ذلك سيزيد من نفود اعدائه في بلاده . . ودافع
مارشال في نفس الوقت عن ثلاث نقاط أساسية :-

- ١ - البدء حالاً بالأعمال التمهيدية لتعدد السكة من اقترع الى القيصيرية .
- ٢ - ان تقوم شركة سكة حديد الاصول ساء السكة لوحدها فقط بدون
اشراك رؤوس اموال أجنبية .
- ٣ - ان تقوم شركة سكة حديد الاصول عقب انتخاب السكة باشاء شركة
ملاحية نهريه تقوم بارتداد نهري دجلة والفرات ، وانشاء مارشال

(1) J. WOLF THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE
BAGHDAD RAILWAY, P. 12-18. DIE GROSSE
POLITIK, VOL. 14. PP. 455-66.

في نفس الوقت الى ان ذلك الامر سوف يلاقي رحيماً وناجداً من
السلطان^(١) .

غير ان مارشان لم يشر في افواهه لساعة الذكر الى كيفية انتهاء
شباط شركة لحج البرطانية للملاحة النهرية في وادي الرافدين ، تلك
الشركة التي كانت قد حصلت - كما سقت الاشارة اليه - على امتياز من
الاب العالي لاحل مراوله أعمال النقل النهرى في نهري دجلة والفرات .

صدرت في ٢٩ كانون الثاني ١٨٩٩ ارادة من السلطان عبدالحميد
تفصي باعطاء شركة سكة حديد الاناصول امتياز لبناء حديد حيدر باشا ،
وهذا أكدت ارادة ثالثة صدرت في ٢٣ آذار من نفس العام على محتويات
الارادة الاولى واشارت تلك الارادة الى ان النهر زاندر ZANDLER
رئيس شركة سكة حديد الاناصول قد وقع الامتياز من جانب الشركة وان
وزير الاشغال الضماني قد وقع من الجانب الآخر .

ومن الامار على واحد اشركة في انشاء الماء وبقيته الملحقات
الضرورية فيه ومن على حق الحكومة في شراء حق اسغلال ابهاء من
الشركة ، ولكن الشرط الاخير وضع تحت تحفظ حاء في احدى فقرات
الامار ورد فيه ان حق الحكومة في اشراء لا يمكن تقييده ألا اذا
اتنرت الحكومة شركة سكة حديد الاناصول بكاملها^(٢) .

وبعدم وجود أى امكانه مادية حافية لدى الحكومة الضمانية
تؤهلها امكانه شراء سكة حديد الاناصول ، فإن التحفظ المذكور حاء في
الواقع في صالح ألمانيا خصوصاً وان أعمال ومصالح الشركة كانت في
توسع واتسار مضطرد .

قدم الاعلان عن اعطاء الامبار الاخير فرصة للميو كوستاس

(1) DIE G. P. PP. 473-474 VOL 14

(٢) المصدر السابق . الجزء الرابع عشر . ص ٤٧٧ - ٤٧٨ .

G. CONSTANS السفير الفرنسي في القسطنطينية لكي يظهر من جديد مقدار رغبة فرنسا الأكيدة آنذاك في اعطاء النفوذ الألماني من تركيا من جهة ومقدار عدم مبالئها برغبات وحرية الحكومة العثمانية في التصرف بممتلكاتها واراضيها ، فقد ارسل السفير المذكور عقب الاعلان عن اعطاء الامتياز مأسرة مذكورة الى الحكومة العثمانية ذكر فيها ان الحكومة الفرنسية نصر الحكومة العثمانية مؤيدة عن أي صدد يعيب الشركة الفرنسية اني كانت يوم سراوله نشاطها في ميناء حيدر باشا آنذاك من جراء اعطاء الامتياز الى الالماني (١) .

ونظر هذه المذكرة كمودح تصور التدخل الأجنبي اسافر في شؤون الدولة العثمانية وكثير دليل على مقدار عدم احترام الدول الكبرى لسيادة الدولة العثمانية . غير ان تلك المذكرة لم تعط أي نتيجة تذكر ولم تخرج الحكومة العثمانية عن موقفها السابق الخاص باعطاء الامتياز ميناء حيدر باشا .

والظاهر ان امينو كوسباس لم يصرف عندما بحث بمذكرته سوحت تعليقات بلده من حكومه أو ان الحكومة الفرنسية قد عبرت موقفها بعد ذلك التاريخ بمرء وجيزة ، فهي نيسان ١٨٩٩ اجتمع السفير الفرنسي المذكور باليون مارشال السفير الألماني وألمعه بأن من غير المستحسن من فرنسا وألمانيا اتباع سياسات اقتصادية معارضة في آسيا الصغرى وان من الاصلح لكلاهما اتباع سياسة متحاذية مبنية على أساس اتفاق بين الطرفين حول تلك النقطة (٢) .

ستطيع الانسان القول ان موقف فرنسا الاخير كانت له مردته فدلا من موقفها المتصل الاول بعدها تتحول عن ذلك الموقف على حين

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٧٣ - ٤٧٤ .

(٢) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٤٨٢ - ٤٨٨ .

عزة ونلتحاً الى سياسة المصالحة والحلول الوسط ، ويمكن ان يبرر هذا التحول بكونه نتيجة من نتائج تغير موقف الدولة في غير صالح فرنسا ، فلم تكن فرنسا في ذلك الحين على اتفاق مع بريطانيا بسبب حادثة فانتودا ولم يكن لديها من الناحية الواقعية أى حلقة أو اصدقاء اخرين في أوروبا . وهكذا رأيت ان من مصلحتها محاولة التقرب الى ألمانيا وعدم اغتراس طريق المصالح الاقتصادية لألمانيا في الامبراطورية النمساوية .

وكان رد الفعل الألماني على محاولة التقرب الفرنسي ايحائياً ، ففي ١٨٩٩ ابرق الهريلو BULOW وزير الخارجية الألماني الى القون مارشال في القسطنطينية بطلبه ان يجر استمير الفرنسي - فيما لو تقدم الاخير ، في عروض جديدة - ان الحكومة الألمانية مستعدة ومشوكة للمعاون مع تركيا الى اقصى حد ممكن (١) .

ولو تركنا هذا الصلح الظاهري بين ألمانيا وفرنسا ونطرق الى الأفق البعيد لوجدنا ان عموم المطالبة ضد المشاريع الألمانية أحدث تجمع في الأفق الشرقي فيما وراء الحدود الروسية كرد فعل على زيادة النفوذ الألماني في الامبراطورية النمساوية ، ففي ٥ كانون الاول ١٨٩٦ اتحد مجلس البورراء الروسي قراراً يقضي بضم المصالح الى روسيا في أقرب فرصة سانحة ، وفي ٩ كانون الاول وقع بصر روسيا على القرار المذكور وكان القرار حريشاً وصريحاً وله أهميته الواضحة .

وبالرغم من الاعلان عن طلاق القرار السائب الذكر بعد فترة من الزمن من اصداره ، فإن محتوياته كانت لها أهميتها الواضحة كما ذكرنا ، اذ حامت تلك المحتويات معبرة عن الرعات والحطط الحقيقية لروسيا في تلك المنطقة ، ولم يكن مستغرباً ان تظهر روسيا مفاعلتها

(١) المصدر السابق . نفس الجريدة . من ٤٨٤ - ٤٨٥ .

للحفظ والمشاريع الألمانية في الأمور صورية انتمائية ، فعند الاعلان عن
اتحاد مياه مياه جندر بتا ابلغ امبو ساكين OSTEN SAKEN
سفير روسيا في لندن انهم قد وافقوا ودرر الخارجية الألمانية بأن امبار
مياه مياه جندر بات هو أمر من شأنه افلاق الحكومة الروسية لأن الحكومة
الروسية بصر الماء أمر ضروريا باسمه لها .

ورد يلو على المذكور الروسي بأن ألمانيا سح في تركيا سياسة
اقتصادية سح وليس في سح اوقوف أمام روسيا هناك . وهي نفس ذلك
الوقت ابلغ سفير روسيا في القسطنطينية السفير الألماني هناك ان هناك
احتمالات في ان يؤدي ذلك سح استحارة الألمانية في تركيا اي اماره
المصالح السياسية الألمانية في سح الامر اندي يؤدي الى حصول
التصادم بين دولتيهما .

واظهر ما مر ذكره ان روسيا كانت ساعية في ذلك الوقت للتعام
مع ألمانيا حول أسا الصغرى ، بل ومن المحتمل كذلك ان روسيا كانت
تتوقع الحصول على تأيد أسيا للاطماع الروسية في شمال وشرق تركيا
مقابل اعطاء تأييدها للسياسة الألمانية الحرة سحك حديد بغداد . وقد
شعر الدبلوماسيون الألمان بأن في ذلك الأمر فرصة قوية لعرل فرنسا
وهناك تصریح بهذا الخصوص لمر هاتزفيلد HATZFELD
السفير الألماني في لندن بقول به بأن من واجب ألمانيا المعطاة بالوجود
الروسي في تركيا كسح للتعام معها^(١) .

وعلى أي حال من الأحوال فإن الدبلوماسية الروسية كانت تعمل
آنذاك في ان تأخذ ألمانيا رمام المادرة في التعام مع روسيا حول الموضوع
مصححة بأن مورفيو MURVIEW ودرر الخارجية الروسي

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٥٣٣ - ٥٣٤
٥٤٣ - ٥٤٥ .

كان شديد الغيرة من أيّ محتاج يقوم به شخص غيري ، ولهذا السبب فإنه لم يكن مرتاحاً لفكرة استدعاء للدخول بمفاوضات مع الهير رادولان RADOLIN السفير الألماني الجديد في سانت بطرسبورغ حول تلك المسألة^(١) .

وكانت ألمانيا مستعدة لقبول هذا الشرط وبلغ ساكين سفير روسيا في ألمانيا أن الأخير مستعد للدخول في مفاوضات مع روسيا على أساس الاعتراف بالوضع الروسي الخاص في آسيا الصغرى فيما لو قامت روسيا بالاعتراف بالحدود الوصية لألمانيا آنذاك وبصورة أخرى أن ألمانيا كانت مستعدة للتفاهم مع روسيا حول الأطماع الروسية في آسيا الصغرى مقابل اعتراف روسيا بالسيطرة الألمانية على الأكراس والبلودين وحصان روسيا تلك الأراضي في حالة اعتداء روسي عليها .

جاء جواب وزير الخارجية الروسية على المقترحات الألمانية لعطي ديلا على أنكييه واعتقله أني كات مسطرة على دبلوماسيتها الفردية آنذاك واعتصمه بعدم احترام الدولة النمساوية والتسابق إلى انضمامها فقد جاء الرد قائلاً أن سمرة القصر الألماني ولها أني إلى الشرق الأوسط - تمت تلك السفيرة عام ١٨٩٨ - قد أعطت طابعاً سياسياً لكل أنواع النشاط الألماني في المنطقة وعلى ذلك ليس بالإمكان القيام بأي شيء فيما لو سمّ نعم ألمانيا بوعده القسطنطينية معها روسيا^(٢) .

والواقع أن تلك المفاوضات لم تعطي نتائج إيجابية لعدم ملائمة الوقت لروسيا لصرب حليفها فرنسا ووجدت روسيا في أمر مساهمة صابطين أساسين في المناورات الحربية التركية على الحدود الروسية عام ١٨٩٩ حجة للاحتجاج لدى ألمانيا وبالرغم من تعاونه هذه الحجة فقد

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٥٤٦ - ٥٤٨ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٥٤٩ - ٥٥٤ .

سكنت بها روسيا لتخلص من قصيه اسهام مع ألمانيا وايدى المفاوضات
بيهمسا .

وهكذا فشلت المفاوضات الألمانية الروسية حول أمر التهام على
سكة حديد بغداد ومرت فترة هرب اشتره سنوات على ذلك اسارع الى
ان تم التهام بهائاً حول الموضوع بين البلدين (١) .

وبالرغم من هذه المرحلات فقد كان الجو ملائماً بالنسبة لألمانيا
لأجل عقد معاهدة مع تركيا سلق بأمر مد سكة حديد بغداد ، ذلك لأن
بريطانيا بالرغم من تحوّلها امراة من أمر زيادة المود لألمانيا في تركيا
فأنها كانت لا تظهر معارضة قوية لأمر زيادة المود التجاري الألماني في
تلك المنطقة وعه مها في جعل ذلك المود كحاجز أمام الاضماع الروسية
امراة الى التوسع نحو الجنوب والوصول الى المياه الدافئة ، اما فرنسا
فأنها لم تد عقب حداثها في واقعه فاشودا ، تضر من ادول الأوربييه
الكبرى التي يحسب لها حسابها الهام في الدبلوماسية القوية ، وأما روسيا
فأنها بالرغم من عدم تأييدها للمشروع ، فلم يكن لديها ابايد الدبلوماسية
والوسائل المادية الكافية لمعارضه انشاء السكة بصورة حدية .

وهكذا فإن سياسة دول حلف الوفاق الاوربييه (فرنسا وانكلترا
وروسيا) لم تكن متحاذية فيما بينها بالنسبة الى مشروع السكة ، ولو كان
ذلك الحلف حقيقه واقعه وهوياً لاستطاع بحدداته ايقاف التوسع الألماني

(١) صرح الهر هيلو وزير الخارجية الألمانية في تشرين الثاني
١٨٩٩ ان روسيا بالرغم من وفاءها لحلف بوبان لدى وقعته مع فرنسا
فإنها كانت مستعدة التهام مع ألمانيا واصاف بأن روسيا سوف تتحقق
كل ماكد بأن سكة حديد بغداد الألمانية هي ليصالح استجاره اروسية بخلاف
الحال فيما لو كانت تلك السكة بايدي بريطانيا لانها ستكون خطراً
أفناك على التجارة الروسية . راجع نه

D. G. P. VOL 14. PP. 490-491.

ومع ترك من اعطاه امير السكة الى امصالح الاسية (١) .

ومع في ٥ مارس ١٨٩٩ على اتفاق التعاون بين السكك الالمانية من جهة والسكك النمساوية من الجهة الاخرى ، وكانت شركة سكك حديد الانصون عقب الى جانب الطرف الاول في الاتفاق في حين ان مدير ادارة السكك النمساوية النمساوية كان يقف الى جانب الطرف الثاني . وبموجب الاتفاق حصل نظام حوز ادارته سكك حديد سمره - العنصرة وعلى سنده الحظ حوز سداد والعمرة وحصل السكك الالمانية على ٦٠٪ من اسهم الاتفاق في حين اندي دعت فيه البقية (٤٠٪) الى السكك النمساوية (٢) .

ولم تعون امصالح الالمانية الفرصة المواتية للتقدم في مساعيها بشأن الحصول على امتياز مد السكة ولام الهر راندر ZANDER رئيس سكك حديد الانصون في ٢٩ مارس ١٨٩٩ مسمى لدى الحكومة التركية لاجل الحصول على الامتياز مد السكة من قومه الى سداد وكانت سيحه مساهمة ايطالية بالرغم من حصول بعض معارضة من جانب بريطانيا واتارة بعض الصعوبات الاخرى .

فقد اطلع المتر اوكونر O'CONNOR اسفير البريطاني في القسطنطينية امون مارشان اسفير الالمانى بأن الطريق الوحيد لتفادي عدم التفاهم حول الموضوع يكمن في اعطاء امصالح النمساوية حصتها في الاتفاق الالمانى - المرسى حول سكك حديد كما وان عرته بك السككير الثاني للسلطان عبدالحميد صرح من جانبه بان عدد من أعضاء الحكومة التركية كانوا معارضين للمشروع . والى جانب ما فات فقد اشاعت بعض الدوائر الروسية مندة الى

(1) BUTTERFIELD. P. 18.

(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 485-486:

بعض تصرفات وأقوال الهر مورخان MORGAN الملحق الصغرى
الألماني في انعطفة بأن في به ألمانيا تحقيق بعض الأطماع الاستعمارية
في تركيا .

وتفصيل حادثه مورخان ان الملحق المذكور قام في ١٨٩٩
بالدفاع عن رأى قاتل بأن من واجب ألمانيا وضع وادي ايرافدين بحض
مطقة بمودها التام وان تقوم ألمانيا عقب ذلك بالاصرار على إنشاء شركة
ملاحة في نهري دجلة والفرات .

ولما كانت هذه الاعداد بعيدة عن الأطماع الاقتصادية التي كانت
ألمانيا تطمح عن اسمى لتحقيقها في انعطفة بالأصابع الى ان من شأن مثل
هذه الآراء اتارة بريطانيا وشديد معارضا للتوسع الألماني في منطقة اسرق
الوسط ، فقد قام الهر هون بيمر رئيس السلك الألماني بالأعلان عن
معارضته مشاريع مورخان وأيده في موقفه الأخير القوي بيلو وزير خارجيه
ألمانيا الذي صرح القيصر بالبر في طريق إنشاء سكة حديد بغداد
قطر(١) .

وقد دارت الاحداث بشأن السكة المذكورة بين ألمانيا وبريطانيا بعد
زيارة القيصر الألماني لبريطانيا عام ١٨٩٩ ، فقد حاولت ألمانيا كسب حاف
بريطانيا والحصول على تعاونها معها لإنشاء السكة وعملا آخر تشميرين
CHAMBERLAIN القيصر الألماني بأن الحكومة البريطانية ترغب
في الأخرى في التعاون مع ألمانيا في ملك القعه من آسب ، عبر ان تلك
المحاولات لم تعطى أى نتائج أخرى(٢) .

(1) A. S. JERAUSSALIMSKI. DIE AUSSENPOLITIK UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN IMPERIALISMUS, S. 686

,DIE G. P. VOL. 14: S: 474-776

(2) G. P. GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN DIPLOMACY, PP. 28-9.

كما وسارع العون مارشال سفير ألمانيا لدى إسبانيا إلى التصريح
بأنه موحد في القسطنطينية من أجل توسيع المصالح التجارية الألمانية
وليس المصالح السياسية منها^(١) .

وبناء على ما سبق فقد سعت الدبلوماسية الألمانية حثيئة بالتعاون مع
العون راندير رئيس شركة سكة حديد الأناضول بوضع مقترحات أمام
السلطان عبد الحميد تتعلق سكة حديد بغداد وتلخص ثلث مقترحاتهم
في نقطتين أساسيتين :-

١ - أن شركة سكة حديد الأناضول ضمن بناء سكة حديدية تمتد من
قونية إلى الناصرة عن طريق بغداد خلال مائة ميل من
الاتفاق معها .

٢ - أن تقوم الشركة ببناء الدراسات الفنية الخاصة خلال مدة عام واحد
من توقيع الاتفاق على مد الخط المذكور مع الحكومة المضيفة .
غير أن عبد الحميد كعادته أسام الموافقة التي يطلب اتحاد قرار
حاسم شأنها أحد شرود في إعطاء موافقة على المقترحات الألمانية محتجاً
بالخوف من اكتترا وروب وعدم مقدرة الباب العالي المادية أمام الكفاح .
وقام العون مارشال من حاشية بكل راعه و كاه يهدده السلطان
وصفاته ووضع حد لمحاوئه ، وأصبح أمراً طاهراً عقب ذلك للرأي العام
الألماني والأوربي أن المصالح الألمانية على أبواب عقد صفقة للحصول على
امتياز سكة حديد بغداد مما يعطيتهم نصراً تجارياً ودبلوماسياً في
الامبراطورية العثمانية لا يمكن الاستهانة نفسه^(٢) .

ورفع في ٢٣ كانون الأول ١٨٩٩ على اتفاق أولي حول سكة حديد
بغداد بين الحكومة التركية والمصالح الألمانية اعطى موافقة تلك
المصالح الحق في مد السكة .

(1) WILLE, MEN AROUND THE KAISER, P 140.
INDIANAPOLIS 1914.

(2) D. G. P. VOL: 14: PP: 474-476;

زيارة القيصر الألماني للشرق

هناك أي جانب العوامل والصورات التجارية والديبلوماسية التي مر شرحها والتي أدت إليها أي حصول الألمان على امتياز سكك حديد بغداد ، هناك إلى جانب تلك العوامل عاملاً حراً ومهماً وهو زيارة القيصر ولحم إلى الشرق في نهاية عام ١٨٩٨ ، ففي هذه الزيارة زار القيصر الألماني علاوة عن تركيا الأراضي المقدسة وسوريا وساعدت زيارته على أن يعمر القصور الألمانية مرة ثانية نحو الأمم وعلى تهيئة الجو المناسب لدى السلطان عبدالحميد لقبول إعطاء امتياز السكك الحديدية.

والواقع أن القيصر سبق له وأن زار الامبراطورية العثمانية عام ١٨٨٩ وفي القسطنطينية برهة من الزمن اجمع خلالها السلطان عبدالحميد الذي عرّض عليه فكرة امتلاكه المساهمة الألمانية في مشاريع السكك الحديدية في تركيا .

غير أن زيارة القيصر الأولى لتركيا لم تكن بدأت من لاه المستند الألماني سيمارك كان آنذاك ضد فكرة المساهمة الألمانية في تطوير تركيا واستغلال رؤوس الأموال الألمانية فيها لعدم رغبته - كما مر ذكره - في إثارة انكسار أوروبا والدخول في صراع السياسة الدولية الاستعمارية بل وأن سيمارك حاول في البداية أن يمنع القيصر الشاب من قبول هذه الفكرة بزيارة معها والقاء عبر أنه فشل في مساعده (١) .

(١) كتب سيمارك في مذكرته إلى وزارة الخارجية البريطانية يحاول فيها التخليص من أهمية الزيارة لتركيا وطعنات بريطانيا حولها . وجاء في المذكرة ما نصه

"AS TO THE APPROACHING JOURNEY OF THE KAISER TO THE ORIENT. I SAID THAT THE REASON FOR THE VISIT TO CONSTANTINOPLE LAY ONLY IN

م - ٤ - سكك حديد بغداد

وزار القصر في ديارته النافذة للشرق القسطنطينية واقفوس ودمشق
واجتمع خلال اقامته في الاراضي المقدسة بالباحثين الامم الذي استمروا
في بافا وحيثما بعد القرن السابع عشر (١٨٦٨) وحظ بهم محاولا
اثارة روح اسيرة القومية الالمانية عندهم من جديد .

وفي اثناء اقامته في دمشق قام باقامة خطبة البارحة بمسروقة في ٨ تشرين
الاول ١٨٩٨ وقال فيها بعد ان شكر الحاضرين على الاستقبال والاحاطة
اتى فوجد بها هو والقصرة روحه في دمشق وبقي امدد . يعلم السلطان
عبدالحميد ومن خلفه البلاطانه مليون مسلم المشركين في ابناء الارض
نار فيصر الالمانا هو صدمتهم في كل وقت (١) .

احدثت زيارة القصر وحظته في دمشق صحة كبرى في اورد
وتناولتها الصحافة الاوربية بالغد والتحليل ونفى التفسيرات بصورة كبيرة

THE WISH OF OUR MAJESTIES NOT TO COME HOME
FROM ATHENS WITHOUT HAVING SEEN CONSTANTIN-
OPLE GERMANY HAD NO POLITICAL INTEREST IN
THE BLACK SEA AND THE MEDITERRANEAN, AND
IT WAS ACCORDINGLY IMPOSSIBLE THAT THE VISIT
OF OUR MAJESTIES SHOULD TAKE ON POLITICAL
COMPLEXIONS THE ADMISSION OF TURKEY TO THE
TRIPLE ALLIANCE WAS NOT POSSIBLE FOR US WE
CAN NOT LAY ON THE GERMAN PEOPLE THE OBLIG-
ATION TO FIGHT RUSSIA FOR THE FUTURE OF
BAGHDAD"

راجع :

D. G. P. VOL: 6: PP: 360-361

(١) لاجل الاطلاع على نص الخطبة راجع

DR. JOHANNES HOLFELD, DOKUMENTE DER
DEUTSCHEN POLITIK VON 1848 BIS ZUR GEGENWART
BAND 2. S. 102. DOKUMENT 45, BERLIN 1952 THE NEW
CAMBRIDGE HISTORY. P. 591.

واهتمت بها الأوساط الدبلوماسية العربية أشد الاهتمام ورأت فيها بادرة عهد جديد في العلاقات الألمانية - العثمانية ، وكانت فرنسا وبريطانيا وروسيا من أشد المهتمين بالزيارة ومحرياتها بطيعة لاحتاج لأهمها أكثر من غيرها بقضايا التوسع الألماني في الشرق •

فلم تكن تلك الدول التي كانت تسمى لتحطيم الامبراطورية العثمانية وتقسيمها فيما بينها راضية عن وفوف الامبراطور وليم الثاني الى جانب سلطان عبدالحميد ، وعمدت الصحافة الأوربية (عدا الانجليزية منها - بالعموم) مدفوعة بالموامل السامعة اذكر وبعض العوامل الدينية الخاصة بالنصب الى المسحة الى السندد بالزيارة وقالت ان وفوف وليم الثاني الامبراطور المسيحي الى جانب السلطان عبدالحميد المسلم أمر لا يمكن تفسيره خصوصاً وان تلك الزيارة جاءت عقب فترة قصيرة من الرمن من مذابح الاوهم في الاراضي العثمانية^(١) •

وكانت إحدى النتائج المهمة التي أدت اليها زيارة انقصر الى تركيا

(١) لعل الصحافة البريطانية كانت أكثر الصحافة العربية عطفاً على زيارة القيصر . فقد كتبت صحيفة التايمز اللندنية عقب الزيارة بتاريخ ٢٨ تشرين الأول ١٨٩٨ تقول

"IN THIS COUNTRY WE CAN HAVE NOTHING BUT GOOD WISHES FOR THE SUCCESS OF THE EMPEROR'S JOURNEY AND FOR ANY PLANS OF GERMAN COMMERCIAL EXPANSION WHICH MAY BE CONNECTED WITH IT SOME OF US PERHAPS MAY BE TEMPTED TO REGRET LOSS OF OPPORTUNITIES FOR OUR OWN INFLUENCE AND OUR OWN TRADE IN THE OTTOMAN DOMINIONS, BUT WE CAN HONESTLY SAY THAT IF WE WERE NOT TO HAVE THESE GOOD THINGS FOR OURSELVES, THERE ARE NO HANDS WE WOULD RATHER SEE THEM IN THAN GERMAN HANDS, THE TIMES 28 OCTOBER 1898.

والأراضي المنقذة ان عجلت بريطانيا بالسي للقيام بعدد من الاجراءات الهادفة الى حماية خطوط مواصلاتها نحو الهد اراد تقدم ثاني محتمل في مطع وادى الراءدين عن طريق بعيد مشروع سكة حديد بغداد علاوة عن وجود خطر التقدم الروسي فيها من الدية الثانية . وقام اللورد كورزون LORD CURZON نائب الملك ابريطسي في الهد باسماله الشيخ مبارك شيخ الكويت بعد معاهدة حماية سرية بين بريطانيا والكويت وتم عقدها في حريرا ١٨٩٩ وفرحت المعاهدة المذكورة على شيخ الكويت عدم قول اي ممثل لدولة احية في امارته من دون الحصول على موافقة سابقة من الحكومة البريطانية كما منته من رهن أو بيع أو ابتداء أي جزء من اراضي من دون الحصول على من تلك الموافقة (١).

وهكذا وجد السلطان عبدالحميد الذي كان العرب بكله يهاجمه ويسمى الى تحطم عرشه في شخص القيصر وليم الثاني صديقاً يمد له به اساعدة ويحاول التقرب اليه الامر الذي أثر فيه تأثيراً واضحاً وراة من تقربه واتسانه الى ألمانيا والمصالح المالية الألمانية .

وقام انون بلو وزير امحارجية الألماني الذي رافق القيصر في رحلته بمقد عدة اختصاعات مع الوزير الأكبر النماني وبالرغم من عدم صدور اي بيان رسمي بعد الزيارة فإن الاعتقاد ساد في الفترة التي اعقبها بأن ألمانيا حصلت من تركيا على وجود بتحقيق عدد من المصالح الاقتصادية التي كانت تطالب بها في الأراضي النمانية وخصوصاً فيما يتعلق بأمر سكة حديد بغداد .

(١) لدراسة أكثر تفصيلا عن معاهدة عام ١٨٩٩ البريطانية مع الكويت وبوصفها والظروف التي احاطت بمعدها راجع اطروحتنا للدكتوراه : دراسات اجتماعية واقتصادية وسياسية عن الكويت . - LOUAY BAHRY, KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLITIQUES. PP. 229-238 THESE, MONTPELLIER 1962.

وأمر السلطان عقب الريادة بالسماح لشركة سكة حديد الأناضول باستعمال مياه حدر ناشا للإغراض الخاصة بالشركة كما وراء يعود الدكتور جورج هون سيمس مدير البنك النمساوي عقب ملك الريادة مخططة انظر لدى الأوساط الرسمية العثمانية .

والى جانب كل ما فات من الأمور الهامة الأخرى التى نرنت عن ملك الريادة هى ريادة يعود العضايط الألمان فى الجيش التركى وعهدت ابيهم مهمة بعيش كل انقطعت انجربيه العثمانية كما وعهد ابيهم أمر سلم والاشراف على عدد من المناورات الحربية الكبرى .

وفى خلال مؤتمر لاهى لعام ١٨٩٩ أعلن الوفد التركى تشجيع من ألمانيا عن الترامه حاسب الأجره وعن رفضه التوفى عن التسليح^(١) .

ازدياد أهمية ونفوذ المصالح الألمانية

سم تميز الفترة التى مره بين اعطاء الألمان الامياز امدنى لمده سكة حديد بغداد وحس اعطاهم الامياز الهائى بد السكه بوجود معارصه دوليه كبرى بالمشروع وذلك بالطر لاغناوات املتها خروى الحالة الدولية آنذاك .

هال روسيا كانت تعارض مشروع السكه لاسباب استراتيجيه تتعلق بحورها من اشاء سكه جديدة عبر افرة . اى عبر الطريق الذى كانت تدعوه بطريق عبر ارمينيا الغربيه من حدودها ولكن عندما اعطيت التأكيدات للقيصر الروسى بان الشركة الألمانية اخذت طريقاً آخرأ يسير بأسماء الحبوب عبر قونية حمت حدة معارصه روسيا من هذه الناحية وسحب ريبوفيف

(1) A. CHERADAME, PP. 10-11

ولدراسة مفصلة عن ريادة القصر للارامى العثمانية راجع -
MARIA VON BRAWITZ, AUFZEICHNUNGEN
UND ERINNERUNGEN, BERLIN 1925.

ZINOVIV سفير روسيا في القسطنطينية الاحتجاج الروسي
الرسمي الخاص بتلك المسألة^(١) .

والى جانب الاسباب الاستراتيجية اسي كانت تدعو روسيا الى معارضة
مشروع ، فان عدم رغبها في وجود حار قوي على حدودها الغربية كان
يدفعها دائماً وابتداءً نحو معارضة كل مشروع يرمي الى تقوية الامراضورية
العثمانية من امكانها من ان تسيطر ببطء قويه على ما كانت تسميه روسيا
خاصةً مناطق بلادها من تلك الاراضي العثمانية .

وذا برز في روسيا جانباً وحاولوا التمسك عن اصدقاء روسيا في يمينه
بما اوردوا امداداً فاما يمكن تأكيد سوف لا يجد اي صديق يمكن الاعتماد
عليه ، من وان فرنسا نفسها لم تكن تملك تلك الرغبة الملحة في مائدة
الاطعام الروسية في آسيا الصغرى .

وبعد حاولت روسيا عام ١٩٠٠ بحقق بعض اطمعها في الامراضورية
العثمانية ، اد استطاعت ان تحصل في ذلك العام على امتياز من تركيا
باعتبارها حق الامتياز في بناء السكك الحديدية في منطقة البحر الأسود
والتجاه ايران ، ومن الامتياز كذلك على عدم حوار اعطاء الحق في
القيام بشئ هذه الامتيازات الى أي دولة اخرى - حتى الحكومة التركية
بفسها حاصره لهذا الشرط - حتى وان لم تقم روسيا بأنشاء اي خطوة في
هذا المضمار . غير ان هذا الامتياز بقي حراً على ورق لعدم وجود فائض
مالى لدى روسيا يستطيع استغلاله خارج الاراضي الروسية .

على ان احتكار روسيا بحق مد اسكك الحديدية في منطقة البحر
الأسود بأنشاء الحدود الاراضية لم يؤثر كثيراً على مشروع سكة حديد
بغداد وسير امتداد الامانة قدماً في ذلك المضمار .
وهي الواقعة ان روبر حاولت استغلال فضاء حصولها على امتيازات

(1) E. M. EARLE, PP: 65-66:

مد اسكك احديديه في الاراضي انصانية بمرقة مشروع سكه حديد
سداد ، قد أحرر ريويفب السمر الروسي في الدولة انصانية الب
العالى بأن روسيا مستعدة للشارل عن كافة امتيازاتها داخل حدود الاراضي
الانصانية فيما لو وافقت تركيا على تقديم وعد بأن هي نفسها (تركيا)
سقوم في السسعل بالاحد على عامها مهمه انحر مشاريع السكك الحديديه في
اراضيها بواسطة امكاناتها الماديه انصانه (١) .

على ان تلت امصرحات اروسية لم يلاهي اى صدى في الاوساط
الرسميه انصانه ورات فيها تركيا وهي الدولة الفقيرة ديلا حديداً على
عدم اهمام ورعه روسيا في تطوير الامراطوريه انصانية وراذ تقر
تركيا من ألمانيا .

كانت ألمانيا مستعدة برفع من كل شئ في انراك انصالح اروسية
في مشروع بناء السكه ، قد صرح انهر بيمس - عارفا بأن ذلك سوف
لا يفقده مركزه اعلى المتار في المشروع - بأنه لا يمارس مساهمه روسيا
في المشروع ويرر وجهه نظره على أساس ان طول السكه المقترحة هي
٢٤٠٠ كيلو متر وان المصالح الادبيه لا تستطيع ان يمول اشياء اكثر من
٨٠٠ كيلو متر منها مما يحصل الحاجة ملحه الى استخدام رؤوس الاموال
الاحنيه لمرص تمويل اشياء بقية احراء السكه (٢) .

اظهرته روسيا الموافقة على التعرر الالمانى في البداية ودارت بعض
امفاوضات حول الموضوع غير انها ما لنت ان تراجمت عن موقفها المتعرب ،
قد احبر فيالى GRAF VITALI انهر مارشال سمير أمانبا في
تركيا بأن روسيا مستعدة في ان تساهم في المشروع فيما لو جرى أمر
تدويل السكه وأصبحت تحت روية جميع الاعضاء المساهمين فيها ، وفيما

(1) D. G. P: VOL: 17: PP: 380-381

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحة ٣٣٩ - ٣٤٠ .

لو أعطيت روسيا نصيب مساو لنصيب غيرها من الاعضاء في مشروع (١) .
 ودار البحث حول هذه النقطة أثناء زيارة المسيو ديلكاسيه الفرنسي
 روسيا ، وكانت نتيجة المناقشات الروسية - الفرنسية ، ان وافقت روسيا
 على المساهمة في مشروع عن طريق أحد بعض نصيب فرنسا فيه مسا
 س رضى لدى اوساط الشركة الألمانية (٢) .

على ان الحكومة لروسيا ما لست ان تراجعت عن موقفها الأخير
 عقب برهة من الزمن ، فقد أصر السفير الروسي في القسطنطينية رميله
 السفير الفرنسي هناك بأن فيه WITTE وزير المالية الروسي
 لا يوافق على المساهمة الروسية في المشروع بأي حال من الأحوال .
 وعللت الأوساط الرسمية الروسية تراجعها بأنه جاء نتيجة تصاعد الرأي
 العام الروسي ، غير ان الحقيقة تكمن في ان الحالة المالية داخل روسيا
 نفسها لم تكن من القوة بالدوحة اسي سمح لها بها بالقيام بتحقيق عدد من
 المشاريع الهامة خارج الحدود الروسية ، كما وان الاقسام الروسية كان
 منصباً بالدوحة الأولى نحو الشرق الأقصى حيث كانت لروسيا اطماعها
 القوية مع اليابان (٣) .

وبو تركها روسيا حراً وطغرا الى فرنسا وحدها ان سياستها
 كانت مابيه حتى تلك الفترة اتته ، تكون بسياسيه الجهاد حول السكه ،
 بل ان فرنسا كانت تتسرع الى حدها فكرة تطوير الدوله الضمائية ، ذلك
 لان فرنسا كانت مهمته الى حده بعيد سوديا وكانت المصانع الفرنسية
 مرتاحه نوعا ما الى مشروع سكه حديد بغداد والسب في ذلك يعود الى

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، صفحه ٤٠٠ - ٤٠١
 (٢) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS.
 DEUXIEME SERIE VOL. 1, PP 338-339. PARIS
 1930.

(٣) المصدر السابق ، الجزء الرابع ، صفحه ٨٣ .

ان البنك العثماني الذي كانت مصالح الملة سيطر عليه قد حصل بموجب اتفاق ٦ مارس ١٨٩٩ مع البنك الألماني على سعة ٤٠٪ من أسهم مشروع سكة حديد بغداد (١) .

وبالإضافة الى ما سبق ذكره ، فإن مصالح المرسية كانت لها عدد من التبعات في أنحاء مختلفة من تركيا - عدا تلك المتعلقة بالبنك المحددية بها - الأمر الذي كان يجعلها تظر بعين إعجاب الى نفوذ الامبراطورية العثمانية وتطورها .

حاول ديلكاش كما سبق ذكره ان يحتف من حدة المعارضة الروسية للمشروع على أساس الاتفاق معها على انشاءه في سويده ، غير أنه فشل في معاد كما رأينا ، وبعد كان ديلكاشي شخصاً لا يعجب أو يثق بالباب ، غير انه كرر على سبيل عام إرسال معلومات الى سفارته في سانت بطرسبورغ يحث فيها على الاهتمام التي كانت الصحافة الروسية تشنها ضد مشروع سكة حديد بغداد (٢) .

وهكذا كان موقف الحكومة الروسية حيال الموضوع ماثلاً ، فإن موقف المصالح المالية التي كانت مريحة الى حد ما عن مشروع سكة حديد بغداد ، كان يفانله موقف الحكومة الروسية المتردد ، ذلك لأن فرنسا كانت معروفة في ذلك الحين عن ثقة الدول الأوروبية الكبرى ، ولهذا كانت تحثي من انهاء أي عمل حدي من شأنه تشويه العلاقات

CHERADAME P 261, K. HELFFRICH: DIE VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES PP 124ff BERLIN 1919 EARLE PP 59-60.

ولمراجعة أهم نقاط لاundy بين السكك الألماني والفرنسي . راجع

(2) DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, P 83, c: f.

الودية بينها وبين روسيا ، وهكذا فإن احتياج ديلكاسه لم تكن حديفاً
تماماً .

وتم تقم الحكومة الروسية من حسابها لتتخذ من اجراء حد هذا
الاحتياج وذلك بتوفيقها من مركزها المعوى بحال قريب ، بل انها لم
تحتج عليه ، وبالأصحه الى ما سبق من الحكومة الروسية من حسابها لم
هم لتتخذ منى بغير حدود بدعم احتياجها لدى نائب المرسوع ، ولم
يق لى ديلكاسه فى محدوده الاداء على علاقه اودنه مع روسيا الا ان
يحاوون تصدى مساعده فرنسا كبرى فى المشروع .

وتم ديلكاسه الى مدال المعركة سلاح قوى ه هسه ، فقد
مع موصه مارس والأسواق امانه المرسية من احوال تسهم شركة
سكة حديد بغداد الامر الذى سب هره ماله كبرى لمشروع .

غير ان رجال امن المرسون كانوا قد اهدوا بمصالحهم الخاصة
من الاهداء برعات الحكومة الفرنسية ، فقد احرزوا محدثات مع المصالح
المادة الانانية بوصولوا فى انزها الى عدد اعلى فى مارس ١٩٠١ مع تلك
المصالح شأن مساهمتهم فى المشروع (١) .

لم تكن مظاهرة بريطانيا مشروع سكة حديد بغداد من اشدته فى
تلك امصره كما انتهى الحال عنه فى السنوات اسى اعقب اعطاء الامان
النهائى ، بل ان موقف الصحافة البريطانية كان ضعيف على اساسا فى
مصر الحلال ، فعلى ان ١٨٩٨ كك صحفه موضح وسبب
THE MORNING POST اللندنية مقالا اعترت فيه عن املها فى عدم
اطاعة مافيه حول سكة بغداد من شأنها امانه العلاقات الانكليزية -
اللاتية . وجاء فى المقال ما نصه :

"SO LONG AS THERE IS AN EFFICIENT RAILWAY

(1) D. G. P. VOL: A: S: 398

FROM HAIDARPASHA TO BAGHDAD, AND SO LONG AS THE DOOR THERE IS OPEN IT SHOULD NOT REALLY MATTER WHO MAKES THE TUNNELS OR PAYS THE PORTERS, IF IT SHOULD BE NECESSARY TO INSIST ON AN OPEN DOOR THE FOREIGN OFFICE WILL PROBABLY SEE TO IT, WHILE IF IT SHOULD HAPPEN TO BE AS USUAL, ASLEEP, THERE ARE ALWAYS MEANS OF WAKING IT UP AS A MATTER OF GENERAL POLITICS IT MAY NOT BE AT ALL A BAD THING TO GIVE GERMANY A STRONG REASON FOR DEFENDING THE INTEGRITY OF TURKEY AND FOR RESISTING AGRESSION ON ASIA MINOR FROM THE NORTH' (1)

ثم يلى الصحافة اسرطانية مصر وحدها فقد يعنى المصنف بحو مشروع اسكه وشاريع الامانة فى تركيا ، فقد حذب بعض مصر لانه عدد من رحلات بريطانية مؤكده هذا الاتجاه ومنهم رودولف CECIL RHODES وهو أحد كبار الرسل والمفكرين المعروفين بالاستعمار اسرطاني والذي رار أنما فى ربح ١٨٩٩ ورجع الى لندن راصياً تماماً عن مشروع اسكه حديد بغداد الألمانية وعن احسن اعطاهرى لقبصر أنما الى مشروع اسكه حديد انكا - القاهرة اسرطاني .

وهى شرس الاول من بين العام زار القيصرة الألمانية برطانيا حيث سيطر للمسؤولين الانكليز - خصوصاً لحوزيف تشمبرلن وزير استعمارات البرطاني - وجهة النظر الألمانية ، وصرح تشمبرلن مؤيداً لشاريع الامانة الخاصة بتركيا ، كما واستقبلت الصحافة اسرطانية عموماً شىء من المطف الامصار اسدنى الذى اعطته تركيا لآلمانيا بشأن السكة (٢) .

(1) THE MORNINGPOST, LONDON 24 AUGUST 1898.

(2) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS. VOL. 120 (1903) P 124f, VOL 126 (1903). P. 108.

وفي نفس تلك الفترة اظهرت الصحافة البريطانية نوعاً من التوتر والعواطف اللاودية بالنسبة لروسيا وفرنسا فيما يخص مشاريعهما المطلقة بالدولة العثمانية ، فقد نشرت صحفها الكلوب THE GLOBE اللندنية مقالاً وصفت فيه رغبة روسيا في جعل آسيا الصغرى « كمشوريا ثانية » بكونه أمراً غير مرغوب فيه ، كما نشرت صحفها مورنج هيرالد وغيرها مقالات بهذا الاتجاه كذلك^(١) .

أما مما سبب عواطف الصحافة البريطانية اتجاه فرنسا فقد نشرت صحفها اللندنية مثل مقالاً في تشرين الثاني ١٨٩٨ ذات فيه ان فرنسا قد سحقت تماماً في اضعاف حوز بول بكونها من اند اعداء ، ولقد ترددت بريطانيا كثيراً في الانسحاب من فرنسا والملا ، غير انها احرمت دائماً الخلق الاناني في الحق الذي أحدثته فيه شمس أكثر فأكثر بالاحتقار بالنسبة لفرنسا ، واستمررت الصحيفة قائلة : لس هناك أي شيء موجود من طيبة اوفواي ابودي بين بريطانيا وفرنسا خرابها وان فرنسا ليست لديها لا الشهادة ولا الشعور السياسي القويم^(٢) .

وهناك سب آخر دفع بريطانيا الى عدم محاولة الاحتكاك القوي بألمانيا في تلك الأونة ، فقد كانت بريطانيا مشغولة بحرب البوس في جنوب أفريقيا وكانت صرف كل اهتمامها بفرنسا أمداً نحو انتهاء تلك الحرب . أضف الى كل ما سبق ان بريطانيا كانت تائيد الحاجة الى ايجاد اصدقاء تعتمد عليهم للوقوف الى جانبها ضد الاطماع الروسية ولم تكن

-
- (1) THE GLOBE, AUGUST 10, LONDON 1899, THE MORNING HERALD, LONDON AUGUST 10 1899, THE WEST MINSTER GAZETTE, AUGUST 10. 1899.
 (2) THE DAILYMAL, LONDON, NOVEMBER 9. 1899.

مستعدة ان تبيع اولئك الاصدقاء - الدخول في معركة حايه مع دونه
أوردية كبرى مثل ألمانيا .

ونكى امكلىر مارغم من كد سى . كات مصم صبيها دائما
سأه حماية مصاحبا الحيويه في اهد والحليج العربى ، وهذا السب
فليس هاك من تعبير اخر للتصريح الذى صوه به المرس - سبورى في
بداية عام ١٩٠٠ وادى فال فيه ان بريطانيا لا تسامح من وجود ابوحود
الامانى على حدود مناطق سيطرتها في لحليج العربى ، يس هاك تعبير
قوى لهذا التصريح سوى التعبير القائل بان بريطانيا كات تحاول ايقاف
الضغط الروسى نحو الحليج عن طريق وضع حاجر امانى بينها وبين
الروس (١) .

واظهرت محركات الامور فيما بعد ان اندلومايه الامانيه لم عرفت
كيف تصرف بصورة صحيحه للاستفاده من تلك ابد الى كات بريطانيا
عندها اليها في تلك الآونه ولم تستعد من العرصه الملائمه .

فى ٦ نيسان ١٩٠٠ ابلغ امسر اوكونر O'CONNOR
السفير البريطانى في تركيا انون مارشال السفير الامانى هاك ، انه عرفت
ابوحود لحة بريطانيا عرفت في دراهه امكانيه اقامه خط برى نحو
الكويت وان بريطانيا مع احرامها نزعها امانيا الخاصه سد سكه حديد
بنداد ، نزع في اتفاهم مع امانيا في ذلك الصدد (٢) .

(١) جاء في التصريح قول سالبورى

WE ARE IN NO WAY DISTURBED OVER THE
QUESTION OF A GERMAN CONCESSION. IN FACT WE
ARE PLEASED THAT GERMANY WILL BE BROUGHT
NEARER TO US ON THE QUESTION OF THE PERSIAN
GULF"

راجع :-

D. G. P. VOL: 17: 372-74:

(٢) المصدر السابق ، نفس العزه ، ص ٢٧٠ .

غير ان انانا نتعامل هذا العرض البريطاني وم نحن على هذه
الملاحظة ، وانواع ان ليس هناك تحليل في سبيل سفير الكون
الانسي عبر التحليل الذي يقول ان شيا لم يعد أهمية لموضوع ماقدار
الذي تستحقه مثل هذه البادرة .

وعادت بريطانيا الى مثل ذلك المحاولة كره فيه في حررون من
بعض العام عندما قام اسير لاسلوس SIR FRANK LASCELLES
سفير بريطانيا في باريس بطلب من امير بيلو وزير الخارجية الانسي ان
يحرر الحكومة البريطانية عن الموعد الذي حددته الادل شديد خط سكة
حديد بغداد نحو وادي الرافدين والكونب حتى لا يحدث سوء تفاهم بين
طرفين حول الموضوع ، واصل اسير اسير في قائلا ان بريطانيا ليس
بديها سوى ان يطلب نحو مشروع سكة حديد بغداد .

غير ان اناسا نتعامل محدداً هذه البادرة البريطانية وم يظهر
الحكومة الألمانية اي خطوات احتاجه نحو انهاء العمل مع بريطانيا بذلك
الصدد ، وهذه هي إحدى صفات الدبلوماسية الألمانية اني يولها لتحقيق
مشروع سكة حديد بغداد ضمن نطاق التفاهم الألماني - البريطاني هذه
سنوات قبل تشوب الحرب العالمية الأولى .

حاه موقف بريطانيا الأخيرة متافاً مع السياسة البريطانية العامة
الخاصة بالهد والصلح العربي فان تلك السياسة كانت تشكل جزءاً حيوياً
من المصالح البريطانية في العالم ولم تكن بوسع بريطانيا ان تؤيد بأيدياً
اى مشروع من شأنه زعزعة الوجود البريطاني هناك أو ايحاد
مراجعة لذلك الوجود على أهم مدير ، ولهذا فقد كتب سمي للحصول
على مقال لتأييدها ، وقد صحت انيا فرصة اعطاهها هذا المفسر ، اد اني
لم تقم بخطوات عملية عليه بالرغم من تصريحات رجالها الايجابية
بذلك الخصوص .

قام سفير بريطانيا في القسطنطينية المستر اوكونر في مذكرته ردها
الى لاسدون LANSDOWNE وزير الخارجية البريطاني بشرح
الموقف قائلا :

"I BELIEVE IT WILL BE VERY DIFFICULT, STANDING ALONE AS WE PROBABLY SHOULD, TO OPPOSE OR TO QUESTION THE RIGHT OF THE TURKISH GOVERNMENT TO APPLY THE TAX"

وكان اوكونر في مذكرته اذن يؤكد على حق الحكومة التركية في
رفع هذه الضرائب الكمركية في تركيا محابه المصروفات التركية
الموقعة لدى مقام ماسها في مكة حدود بغداد .

واضاف اوكونر في نفس المذكره قوله

"IT IS UNPLEASANT TO CONTEMPLATE THE CONSTRUCTION OF A RAILWAY TRAVERSING THE WHOLE OF ASIA MINOR AND TERMINATING IN THE PERSIAN GULF IN WHICH GREAT BRITAIN TAKES NO PART OR SHARE."

واصرح وكونر في النهاية ان تشكل لجنة خاصة لدراسة الموضوع
ومع الى امكانية ارفع الاميا على صوب المساهمة البريطانية (1) .

وهكذا بدأت الاوساط البريطانية تظهر شيئا فشيئا - بالرغم من عدم
تقدمها بمشروع ماقص للمشروع الانامي - المرید من التخصّص اراء ذلك
المشروع ، ولقد عمل الأمر توضع اعمار مكة حديد بغداد وبالأحراف
الاولى في أول كانون الثاني ١٩٠٢ في اسراع الحكومة البريطانية في
اطهارها مرید من التخصّص وابعاده في المساهمة في المشروع .

وبالرغم من كل شيء فان وجهه الطر الرسمية البريطانية حيال
السكة في بداية القرن الحادي كانت مفعولة الى قبول الاشتراك مع ألمانيا

(1) BRITISH DOCUMENTS OF THE ORIGINS OF THE WAR, VOL. 2 PP. 176-187

في بناء اسكك ، وان وزير الخارجية البريطانية كان محملاً بموضوع
 أكثر بكثير مما اظهره في الكلمات المستعارة التي ارسلها في ١٨ سبتمبر
 ١٩٠٢ الى الهر مريتج METTERNICH سفير ألمانيا في لندن
 وانني ذكر فيها انه يطر الى مشروع سكة حديد بغداد بعين الصداقة
 اذا ما استمر العمل فيه بعد الحصول على تأييد بريطانيا به ، وادما كان
 عصر حسن السه موعراً فيه ، كما وأخبره في نفس ذات المذكور بان
 بريطانيا تودع الحصول على نصيب من المشروع يعود على الأهل عيب
 أي دولة أخرى فيه على ان يؤخذ بغير الاعشار كدلت طريقه وربع راس
 اهل وطريقة الادارة ونجهر رئيس اهل (١) .

ورد السفير الألماني على طلب المذكور قائلاً بان المحلل لا يزال
 مفتوحاً أمام بريطانيا على حد علمه بالامر ، بل الحصول في مفاوضات مع
 ألمانيا لغرض عقد اتفاقية حول الموضوع .

(١) كتب الوزير البريطاني بهذا الصدد في نيسان ١٩٠٢

يقول :-

"IT WOULD BE A GREAT MISFORTUNE IF THE
 RAILWAY WERE TO BE CONSTRUCTED WITHOUT
 BRITISH PARTICIPATION THE LINE WILL BE A MOST
 IMPORTANT HIGHWAY TO THE EAST WITH A DEB-
 OUSHE ON THE PERSIAN GULF IT IS CLEARLY FOR
 OUR INTERESTS THAT THE ENTERPRISE SHOULD
 BE GIVEN AN INTERNATIONAL CHARACTER AND
 THAT WE HAVE OUR FULL SHARE OF THE CONTROL
 OF THE LINE AS WELL AS FOR ANY ADVANTAGE
 DERIVED FROM ITS CONSTRUCTION AND ADMINISTRA-
 TION".

راجع بهذا الشأن

BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGINS OF THE
 WAR. VOL. 2. PP. 777-180; GOOCH. BEFORE THE WAR:
 VOL. I; PP. 28-29 KEMPHALL PRESS. LONDON 1936.

وهكذا راد تحفظ الأوساط الرسمية البريطانية صلاته كما واحد
تلك الأوساط مطالب في نفس الوقت نصيب من السككة معيرة نذكر
موقعها الأول لدى كسب تؤيد فيه المشاريع الألمانية بدون ان نذكر
يدكر بشأنها أو ان تطالب بنصيب جدي فيها .

ولم يغير هذا المبر في السياسة البريطانية بنفس مدرجه الأولى
في موقف الحاسن بالكويت ، اد سب الموقف انعام هناك في تلك المبر
مشاكل عديدة بريطانيا .

قد حاولت تركيا في تلك الفترة بالذات ان تسيطر تعودها العمل
على الكويت التي كانت تابعة للسيطرة العثمانية من الناحية برسية على
الأول ، فقد ان ساهلت تركيا تلك الأراضي القاحلة من امراضها
الواسعة لفترة طويلة من الزمن ، عذب فأظهرت على حين عيرة اهتماماً
جدياً بها ، وداعت الانشاعات اسئلة بأن في بنة الحكومة التركية ارسال
بأخرة حربة الى مياه الكويت لأرقام الشيخ مبارك على انحصار لسعرتها
بصورة عملية الامر لدى سب فلقاً لدى الأوساط البريطانية المصية حيث
دار الحديث حول اخضاع ارسال قوافل بريطانيا الى تلك الامارة لحمايتها
من محاولات السيطرة التي كانت العاصمة العثمانية تحاول فرضها
عليها⁽¹⁾ .

ولم تكن الدماء طرفاً مباشراً في الراج حول تلك المصية وكان
موقعها موقف المحايد حال الراج البريطاني - التركي وكان اتقاء
سياستها العامة في منطقة الخليج العربي ، بالرغم من اظهارها نوع من

(1) GOOCH, BEFORE THE WAR, P. 29, SIDNEY
BRADSHAW, THE ORIGINS OF THE WORLD
WAR. VOL. I: P: 22. THE MACMILLAN CO: NEW
YORK 1929.

وكذلك اطروحتا للدكتوراه دراسات اجتماعية واقتصادية
وسياسية عن الكويت من ٢٢٦ سبق ذكره .
م - * اسكة حديد بغداد

الأهم بالكويت ، يسير بأجده محاولة الاحتفاظ بالوضع القائم
STATUT QUO في المنطقة •

على ان أزمة الكويت لم تؤدي الى حدوث اصطدام مسلح أو
استخدام للقوة من قبل بريطانيا وتركيا واعلنت بريطانيا بانها تعمر شبح
الكويت ، بالرغم من الحماية البريطانية على اماره نه مسلسل في
شؤونه •

ويمكن الاستداده من بلن الأزمة معرفة مدى التطرف لدى يمكن
بريطانيا اظهاره في محاولة الاحتفاظ بما كانت مدعوه بمصالحها الحيوية
في المنطقة حتى وان كانت هذه المصالح سيخضع من نتائج الفرصة
والغزو (١) •

لم تحرج ألمانيا بريطانيا أبدان بأي نتيجة مفره شأن انهم
حول مشروع ككه حديد بغداد واعقب الامياز النهائي الى الشركه
الألمانيه صحه كبرى في بريطانيا كانت سيخضع عرفله ومع سبيل انهم
الألماني - البريطاني حول الموضوع مفره من ارمين ، وأصبح الرأي
انعام البريطاني بين غلبة وصحتها متحوقاً بما سمي بالنسبة الألمانية
الرابية الى التوسع نحو الشرق والتي عرفت تحت اسم
DRANG NACH OSTEN • وصاعدته صيحات الحظر من كل
صور في بريطانيا ، وقال ان روسيا ساعدت مادياً على اثاره هذه الصحه
في بريطانيا ، غير ان أي دليل لم يثمر عليه حتى الوقت الحاضر يشير الى
صحة مثل هذا الرأي (٢) •

ولم تحاول الدبلوماسية البريطانية ان ترحع الى سياسها السابقة في
محاولة التعامل مع ألمانيا ، فأل اللورد لانسدون وزير الخارجية البريطاني

(1) D.G.P. VOL: 14: PP 465ff BUTTERFIELD: P: 19;

(2) BUTTERFIELD, P. 19.

ملا وادي كان في قراره معه ميلا للقاء مع أنبيا ، صهر عدس
 مشاعره انجذبه جمال السلة عندما احمر الهر كغير GEWINNER
 مدير سلة حديد الامامسون بان بريطانيا تارض اشروع بن مد
 : نالا :

"UNTIL NOW ENGLAND ALONE HAD HELD THE
 SHORTEST ROAD TO INDIA IN HER HANDS, WITH THE
 BUILDING OF THE BAGHDAD RAILWAY THIS WILL
 NO LONGER BE THE CASE".

وعلاوة عن هذا اصرح هذا احمر لاسدون صغير ان في سدر
 بان بريطانيا بالاسعة مع روت بوسهما بكن تأكيد ايقاف بعد في ساء
 السكة .

وهكذا وصفت بهية مرحلة المفاوضات الالمانية - البريطانية الاولى
 وظهرت تقصير بين الطرفين واصرف امصالح اقاله لاسه لمحت عن
 المساعدة من مصادر أخرى غير البريطانية منها (١) .

كانت الدولة العثمانية بحاجة الى المعونة المادية والمعنوية بعد ان
 تكاثرت عليها كل من روسيا وبريطانيا وفرنسا من كل جانب ووجدت في
 ألمانيا الدولة التي يسكنها ان مد لها يد العون والمساعدة ، فان تركا
 كانت تطمح في الحصول على المعونة الالمانية فاصرها صد عرو روسي
 محسن في معتقه بمصالح والبحر الأسود ، وهي كانت تطمح في تلك
 الصداقة صد عرو فرسي محسن على اشتواطيء اسورية تكون الهدف
 من اجلان تلك المنفعة وكانت تريد تلك المعونة من ألمانيا لمعاومته اعداء بريطاني
 محسن على وادي الراغبين خصوصاً عقب ان اظهرت بريطانيا رغبتها
 الاكيدة في استعمال القوة في اسطفا اثناء ازمة الكويت عندما حدثت
 باستعمال السلاح البريطاني لحمايته شيخ الكويت صد محاولات السيطرة
 التي حاولت القسطنطينية فرضها عليه .

(1) D. G. P. VOL: A: P: 432

وبالإضافة إلى كل تلك العوامل والأسباب الأساسية سبى . فقد
برئيا نحو الاتحاد إلى ألمانيا ، فقد كانت مركب مجازة إلى رؤوس
الأموال الألمانية تشكل محوس لمرص امنهم في تطوير الامراض
العثمانية ولتحصول على أكثر كسبه من ائال بقاه مجها امير سكة جديد
بعداد إلى امصالح الماية الألمانية . ولهذه النقطه الأخيرة أهميتها ، ذلك
لان الاعاق إلى الهائي شأن اسكه بين تركيا واداب هو أمر لم يتم
اتوصل إليه ابدأ واندلعت بران الحرب اعالمه الأولى وانقصه لا رال
موضع الاخذ والرد بين الطرفين .

ويمكن اجمال موقف الاسي اذالك في ان ألمانيا بعد ان تحولت
سياستها جبال الشرق عقب انتهاء عهد مسمارك أحدث تشجع موظف
رؤوس امواتها في المظنه ، ووجدت فترة تمويل مشروع سكة جديد
بعداد لدى امصالح المالة الألمانية بمرور الزمن ، وما ان استقرت تلك
الفكرة لدى اصحاب رؤوس الاموال حتى احدث بالترعزع سرعه كبيرة
حتى أصبحت في اثنائه عاموداً من أعمدة السياسة الاقتصادية والعامه
لألمانيا في الشرق وعاموداً من أعمدة سياستها الأوروبية العامه كدبت ،
واسير عزم الألمان على الوصول بحط اسسكه المبرج حتى الجليل
العربي .

لقد حاول امصالح الألمانية حادثة التوصل إلى الحصول على مشاركه
غيرها من امصالح المالة الأوروبية في المشروع وأعلنت عن ذلك في أكثر
من مرة ، غير انها لم تكن مسنده للسازل عن المركز الرئيسي الذي
كانت تحله في المشروع إلى أي دولة أوروبية أخرى ، وحير دليل على
صحة هذا الرأي ما جاء في تصريح في ٩ آذار ١٩٠٢ للهر يلفو وزير
الخارجية الألماني اظهر فيه اصرار حكومته على عدم قبول السازل عن
مقعد الرئاسة في المشروع قائلا :

IT IS A FUNDAMENTAL POLICY OF MINE FOR

GERMANY THAT WE PURSUE NO ACTIVE POLICY ON THE ORIENT AND WE DRAW THE CHESTNUTS FROM THE FIRE FOR NO ONE"(1).

ولم يكن الخطوة التي اتخذت هذا الصراع انه لم يوافق بين الدول الاوربية الكبرى سوى حصول امانا على الامتياز النهائي بسكة حديد بغداد .

امتياز سكة حديد بغداد

عطى الامبراطور النماني سكة حديد بغداد في ٥ اذار ١٩٠٢ ، ووجه من الجانب التركي دهي بك وزير الاعمال واستجاره باسم الحكومة شركته ومن جانب المصالح الاممية المذكور راندل ادير العام لشركته سكة حديد الاصول . ومن الامبراطور على هذه مواد يمكن احكام احكامها فيما يلي (٢) :-

١ - عطى الامبراطور الحق لشركته سكة حديد الاصول شديدة الخط الحدودى من قوسه ان بغداد واصبره عبر (أو بالقرب منه) من قوسه واحمدية وعندسة ومن حوش ورأس العين وصبيح والموصل ونكرب وبغداد وكربلاء والحلف والربيع . مع اقامة فروع للخط الى هذه مناطق اهمها حلب وحامص وقطنة على الخليج العربي يسمي شأنها فيما بعد بين الحكومة التركية وأصحاب الامتياز (٣) .

واللاحظ ان نص الامتياز لم يشر صراحة الى اسم الموقع الذي تم الاتفاق عليه في الخليج العربي لتشييد فرع السكة الى من الربيع ،

(1) BULOW BERNARD, FURST VON, DENKWURDIG
KEITEN VOL. 1 PP 441-442: BERLIN 1931 .

(٢) لمراجعة النصوص الكاملة للاختيار
HUREWITZ PP. 452-463, CHERADAME, PP 180-187

(٣) المادة الاولى من الاختيار .

غير ان المعروف عمومًا ان الكويت كانت هي ملك اسقطه انصرحه
لكي يكون نهاية سكة حديد بغداد .

٢ - حدود مدة الاعيان بسعة وسبعون عاماً واعسرت تلك المدة هي
ما قدمه كذبت باسمه محمد سكة حديد البصرة - فوبه الى انتهى
العمل فيها قبل ذلك التاريخ بعدة سنوات^(١) .

٣ - تعهدت الحكومة التركية بعدم الاراضي الضرورية احصائه بمد
اسكة الى الشركة الألمانية بدون ان تدفع الا حيزه لثابتها ، كما
ووافقت للحكومة التركية على حصص الاراضي الخاصة بالانشاء
الاسية واستلزام احصائه بالشركة والعمل على صوال اسكة
وبدون مقابل وذلك الى جانب موافقتها على اعداءه ، بحاجته الشركة
من مواد الانشاء وتعمير الحاسه بالسكة من انصرااف
الشركة^(٢) .

٤ - اصرحت انصرح الاسية احصائه على الامبار بالأسر مع المصالح
الاسية الغنائه لانشاء شركة تدعى بالشركة الامبراطورية الغنائه
بسكة حديد بغداد

THE IMPERIAL OTTOMAN BAGHDAD RAILWAY

ودللكي تحل محل شركة سكة حديد الامصول في انقام يكن
الاعمال المتعلقة بمد السكة الحديدية من فوبه حتى احتلج العربي .
كما وتمهدت شركة سكة حديد بغداد بعدم التارل وبيع او تحويل
الحط الحديد او فروعه الى اى شركة اخرى^(٣) .

٥ - حاولت الحكومة التركية احصاء شؤون النقل الحربي عن طريق
السكة الى رافند ، ضد من الاسمار على وجوب احصاء نقل

(١) المادة الثامنة .

(٢) المادة السادسة والثامنة .

(٣) المادة السابعة .

اصطاط والقطع واسعدات الحربية في حاسة الحرب أو السلم الى
رقابة الحكومة التركية^(١) .

٦ - اعطيت الحكومة اسركه بعضا الحق في سحب الامبار من اشركه في
اي وقت تشاء مقابل دفع مويص عن الله ابيه من الامبار ، كما
وواحت الحكومة على العهد بدفع قسم من مصاريف اشاء الككة
وعلى دفع صان كيلو مرا عن كل كيلو مر من الحط^(٢) .

٧ - اعطيت اشركه الحق في استعمال كل اساحم اسي يمر عليها لساو
عشرون كيلو مرا من حاب من حواب الحط . وهذا الامر كما
هو واضح لا يحلو من فائدته وأهميته بالنسبة للمصالح
الالمانية^(٣) .

٨ - اعطيت اشركه الحق في بناء ثلاث موانئ على بعضا الحاصه في
كل من بغداد واسمره واربر مع القيام بكل الاشاءات الخاصة
باعدال التعرير واشحر في تلك الموانئ ، وصحت الشركه مهلة
معارها نمابه سنوات لدراسة الفوائد التي يمكن حبايتها من بناء
واستعمال تلك الموانئ^(٤) .

٩ - التزمت الحكومة الشركه ان تسي على بقتها الخاصة كل اراكر
والمواقع الحربية على احط الرئيسي أو فروعه وفي كل الاماكن
التي ترى ان أمر القيام بمثل هذه الاشاءات فيها شيئا
صروبا^(٥) .

١٠ - اعطيت الشركه الحق في التقيب عن المواد الاثرية التي يتم العثور

(١) المادة السابعة عشرة .

(٢) المادة التاسعة عشرة .

(٣) المادة الثانية والعشرون .

(٤) المادة الثالثة والعشرون .

(٥) المادة السادسة والعشرون .

عليها أثناء اعتمادها ودبت من دون الحاجة إلى الحصول على رخصة
ممنوعة من الحكومة العثمانية في ذلك العهد على أن تجري محادثات بين
الشركة والحكومة العثمانية لتقرير مصير الآثار التي يسم الثور
عليها (١) .

١١- أشار الأمير إلى أن العمال والمحاكم التركية هي التي عوم باست
في قضايا الخلاص التي تشأ بين الشركة والحكومة العثمانية وبين
الشركة والأشخاص العاديين في الأمور الخاصة بعد الامتياز
وتفسير المواد الواردة فيه (٢) .

(١) المادة السابعة والعشرون

(٢) المادة الرابعة والثلاثون .

الباب الثاني

الدبلوماسية الدولية للسكة

أما ذات مرة التي عقب عقد امبار عام ١٩٠٢ وحتى إعلان الحرب العالمية الأولى تكونها فترة المفاوضات وساورت سياسة امبيمه بين لدول الأوروبية الكبرى لاجل الوصول الى اساهمه أو منع مساهمه الآخرين في مشروع اسكه . وقد كذبت تلك المفاوضات واستمرت التي كانت سير بين امم واجراءات معقبة ناتجة انجسته تائه على أساس نظام الاعتراف نعية لولا قيام الحرب العالمية الأولى .

وعبر تلك ايام الدولية المتعلقة بالسكة جديد مصاد من المصاير ابرسته لمجالات لا وية في امرة التي تمت تمام الحرب العالمية الأولى .

وسجري في هذا باب محاولة لدراسة تطور اعصيه عقب اعطاء مصاح الامامه لامبار عام ١٩٠٢ وحتى شوب الحرب العالمية الأولى ، احدث كمناس موقف امم التي حصلت على الامبياد ، اتجاه الدول الأخرى اعصيه موضوع مساره وهي تركيا وفرنسا وروسيا وبريطانيا وتطور العلاقات الخاصة بالسكة بين امم وكل واحدة من هذه الدول .

الفصل الاول

تركيا والسكة

لم تحلوا العلاقات الآتية - اسرقيه بعداد سكة جديد بعداد من قيام عدد من الصعوبات والمشاكل بين الدوليين ، تلك الصعوبات والمشاكل التي كانت تجعل من أمر استمرار تقدمهم وانتم سعيها أمر لا يحلوا من صعوباته .

فأرغم من صدق به مصالح الألمانية في التحمس للمشروع واسمي انجنت بعده ، بعد ثارت بها وبين تركيا بعض الخلافات والمشاكل نتجة للصعوبات الماثلة في تركيا وصفت الحاح الاقتصادية لتلك الدولة الأمر أدى سب تأخيراً في بعد المشروع (١) .

كما وان ثورة اشهد الاتراك عام ١٩٠٨ كادت ان يصبغ بالمشاريع الألمانية في تركيا وأي ان تأخذ بربطها على عاتقها مشروع السكة .
اشترطت المادة الثامنة من امبار عام ١٩٠٢ عرض بعد الامبار وحبوب تكون شركة ذات رؤوس اموال ألمانية - شركة مشتركة تعرف تحت اسم شركة سكة جديد بعداد .
وبعداً لما جاء في المادة المذكورة شكلت شركة سكة جديد بعداد في ١٣ نيسان ١٩٠٣ .

وجد الدكتور كيمبر ، مدير العام للملك الألماني وشركاؤه في طريقهم عدد من المشاكل الكبرى التي كان حلها لازماً عليهم عمل اليد.

(١) كادت الحاح الماله المترتبة من تركيا خصوصاً عقب اصدارها لاصطراط جانبها الاقتصادية قبل الحرب العالمية الاولى ان توقف العمل نهائياً في بناء السكة . راجع

BUTTERFIELD, P 33 D G. P. VOL. 17 PP 439-440.

في الأعمال التمديدية لمشروع وبطبيعة الحال كانت الصعوبات الخاصة
بأيجاد رؤوس الأموال الكافية لتمام تنفيذ بناء اسكه والتي قدوت بعباب
انشاءها آنذاك بمائة مليون دولار^(١) .

بحسب الحكومة التركية بلدة بعد العمل في السكة وراح
طالب بذلك سحب اعطاء الامتياز مباشرة ، فقد احضر الوزير الاعظم في
١٦ سبور ١٩٠٣ الهير فاندلهام WANGENHEIM السفير الألماني
في القسطنطينية بأن عمل في مشروع يجب ان يبدء في الحال وأن
الحكومة التركية مستعدة بتقديم تضامان الضرورية وأن من واجب
ألمانيا وبرك العمل سواء اراء راء لمشروع صحيح لأن الدول
الآخري لا رعب الا في عووض مشروع .

وبممكن ان يؤثر امانه الاساسية مستعدة ببلده في بعد العمل في
الحال وذلك عدم وجود رؤوس الأموال الكافية لديها الأمر الذي راد
من حدة انطاشه التركية بلدة في بعد مشروع وعدم الوزير الاعظم
طلب جديد الى الدوائر الاساسية في ٢٧ سبور ١٩٠٣ ذكر فيه بأن هناك
بعض الدول التي تسمى بسطة عربية واحازاه على التحلي عن مشروع
اسكه وذكر ان الوزير كديف في مقله بأن سفير بريطانيا وفرنسا احضراه ان
من صاحب الحكومة التركية سير حسب سياسة المراسم بهاتين الدولتين .

DR GEWINNER

(١) اسمعيل بك كمبر

مد شيانه في لأعمال المال + قصيرته وقد احضر كأحد مدراء اسكه .
الألماني في عام ١٨٩٤ وأصبح مدبراً عاماً لبسك الألماني عام ١٩٠١ بدلا
من الدكتور جورج فون سيمنس وأصبحت كمبر بورا عاما في نشاط
اللسك الألماني في الامبراطورية عثمانيه ونصبته مدبراً لللسك الألماني
أصبح مدبراً لشركه سكه حديد الارضبول وشركه سكه حديد بغداد من
عندها وقصر من استحداث بقوة اشق كات سحب دائما حلف
المفاوضات الدولية بشأن سكه حديد بغداد

والواقع ان صحوى الشعب الأخير الذى تقدم به الوزير الأعظم العثمانى
قد لا يعدو كونه مجرد مآورة سياسة تزيد بها حث اناب على التعجيل
تسديد تشروع ، فليس هناك اى دليل مادى نشت مسجحه مراعى الوزير
الأعظم هذه ولم يصر على اى وثيقه . منه من الوثائق الاغاية او سر بطيه
او عرسية الخاصة سكة جديد تعداد جاء فيها ما سب سحه الواسية
لهم لا الوالة التخصيه هذه بعد انما ، واعلى الاحمال كما اشترى
اليه ان الدوائر اسر كيه هي تى احلف هذه رونه لمؤده تحت
الدوائر الامانة على التعجيل بعد التراماها الخاصة سكة .

كانت المتكامل والحلاطات بين الدول الأوربية منم الارياح لدى
الدوائر التركية دائما لان ملك الأوط اسر كيه كانت يرى فيها اعتماد
للدول الأوربية عن محتاونه الدخل فى تركيا والتعام فيما بينها شأن
ساسه موخده اتجاه الاجير . ومن ها يرى ان المناحات اى حونه فى
مديم القرن العالى بين بريطانيا وروسيا لسونه خلاقاتها المختلفة اعمرت
ناسه لها كصحت للقلق ، فان موضوع الخلاف البريطانى - اروسى
حول ايران كان من بين الامور التى ساولها ملك اماحات وحش تركيا
ان يؤدى تلك المناحات الى التعام حول القسام بعض احرامها القريه
من تلك المنطقة .

وراد من حده القلق العثمانى لنام سينوف SINOWIEW
سفير روسيا فى تركيا بأخبار الحكومة التركية انه فى حالة حصول
اتفاق بريطانى - روسى سحه للمناحات الحارة ، فان التعام المذكور
سيكون موخها حده سكة جديد تعداد بعضه مباشرة .

وتبجحه بكل ذلك عاد اناب العالى الى امطالة والاساح باستجيل
من أمر اشاء السكه ، واحاط الدوائر الامانة على المطالعة التركية

بالحواف استمدى الذى كانت تقدمه إليها في مثل هذه الحالات وهو ان
اشروع في العمل سده حال الحصول على رؤوس الامور اللازمة
والضمانات الكيلو مترية الضرورية^(١) .

(١) شرعت شركة سكة حديد بغداد في تخصيص رؤوس الاموال اللازمة
لعمل المثل عندما طرحت ببيع سهم الشركة وبنى للمع فيها ٤٥ مليون
مرك . وحصلت الاوساط الالمانية على نصيب عال من ذلك الاسهم بعكس
الاوساط الفرنسية . فصار عم من اتفاق ١٨٩٩ بين البنك الالمانى والبنك
العثمانى ، فان رفضت الحكومة الفرنسية الرسمية السماح لاسهم سكة
حديد بغداد التداول في البورصة الفرنسية ، قد وجه صرحة قوية الى
المساعمة الفرنسية بتشجيعها اتوسع في المشروع ، غير ان الشركة
ستطاعت على اى حال من الاحوال بيع كل اسهمها بعد ان نهيت الحكومة
التركية تعطيه ذلك الاسهم وضمانها . وبطلب التخصيص الاولى لبند
في العمل وتعيد الجزء الاول من السكة والمسد من قويمه الى بنكرلو
BULGURLU : بالسك طوله ٢٠ كيلو متر تقريبا في تشرين
الثانى عام ١٩٠١ .

واحد العمل يسير بسرعة عجب ذلك وانتهى العمل في الجزء المذكور
عام ١٩٠٤ وتم اعطاه بصورة رسمية في ٢٥ تشرين الاول ١٩٠٤ وهو
اليوم المصادف لعيد ميلاد السلطان عبدالحميد وحصلت الشركة على
ارباح مادية كبيرة من جراء بناء ذلك السك . اد استطاعت ان ترفع ما
يريد على الثلاثة ملايين ونصف المليون من الفرنكات من مجموع المبالغ
المخصصة لبناء ذلك القسم .

وكانت الاسهم ملابسة لشركة موزعة بين المصالح المالية العولبة على
النحو التالى

٨ / من الاسهم لمشروع من المصالح المالية العولبة التى ترأسها
البنك الالمانى .

١٠ / من الاسهم للحكومة العثمانية .

١٠ / من الاسهم لشركة سكة حديد الاناضول .

اما اعضاء مجلس ادارة الشركة والسالك عندهم سبعة وعشرون
عضواً . فكانوا يسعون الى حسابات مجتهد على النحو التالى

٨ المان يختارهم البنك الالمانى .

لم يصح امثال هذه الاحوية المالية نهاية لدور سلطان عبد الحميد
وتحويلاته ، فقد أسلم الأخير جميعه من سدد في تموز ١٩٠٦ بدعى
بوجود مفاوضات برطانية - اثنائه لاجل انوصل الى الحصول على

٣ المان تختارهم شركة سكة حديد الاناصول .

٨ فرنسيين يختارهم البنك العثماني .

٤ اتراك

٢ سويسريين

١ بياوي

١ ايطالي

ويده استحصير في العمل لانجار القسم الثاني من السكة ععب
الاسماء من انجار قسمها الاول عبر ان الصعوبات كانت على الابواب .
فان الاراضي التي تعقب تذكرلو هي اراضي حقلية تشكل قسما من حقل
طوروس الشاهية ، ووقف الصعوبات المالية الخاصة بالحصول على
رؤوس الاموال الكافية امام الشركة لصعوبة العمل في ذلك القسم وتطلب
وقتا ومجهودا اصعبا لانجاره . ولم يكن باستطاعة الحكومة التركية
اصدار اسهم جديدة لصناد رؤوس لاموال المستخدمة في القسم الثاني
- قدرت قيمة تلك الاموال بحسبي او سبي مليون فرنك - كما وان
الموائد التي دفعها الحكومة العثمانية والمبالغ التي دفعها ععب اصدارها
لاسهمها الاولى انحصرت لساء القسم الاول من السكة قد انقل كثيرا من
كاهل الميزانية العثمانية .

ولم يكن باستطاعة الحكومة العثمانية الخروج من هذا المأزق الا
عن طريق زيادة الضرائب المفروضة على الواردات في الامبراطورية
العثمانية ، عبر ان مثل هذا الامر كان مشروطا بموافقة الدول الكبرى
عنه بموجب اتفاقية دولية ، ذلك لان تركيا كانت مرتبطة مع الدول
الكبرى بموجب اتفاقية دولية حددت بمقتضاها نسبة الضرائب التركية
على الواردات بمقدار ٨٪ .

وطالبت الحكومة التركية من الدول الكبرى عام ١٩٠٣ ان تسمح
بها بزيادة نسبة الضرائب التركية الى ١١٪ عبر ان الطلب لم يلاق
قبولا من الدول المعنية ، ولم تستطيع تركيا الا في عام ١٩٠٦ وعقب

مساهمة أمسه في مشروع اسكه . ولم يكن لذلك النسا من صحته في
اواقف لأن كل من المدعى به يكن مسعدة انذاك للاتاق بتوصل ان
من تلك الاعاقية ، وعلى السلطان عقب ذلك أنه لا يرصى تحت أي
طرف من اطروف في ان ساهم انكثرا في مشروع .

معاوضات طويلة من الحصول على موافقة الدول الكبرى على أمر زيادة
سنة الضرائب انكركية بمقدار ٢/ وعلى ان تمدد تلك الزيادة في الحصول
صمن نطاق السعد اعطى اعتبارا من سحر ١٩٠٧ غير ان تركيا بقيت
حتى عقب حصولها على الزيادة المرجوة عاجزة على توجيه المدفع التي
تحصل عليها من جراء تلك الزيادة نحو سد عواقب الترامانها في سكه
حديث بعدد وذلك لان الشروط التي فرضت نتيجة للمصاغي البريطانية
والروسية والفرنسية للموافقة على تلك الزيادة كانت تحمل من الصمب
على تركيا توجيه ما تحصله من مبالغ الزائدة نحو المساهمة في بناء
اسكه فمن حملة تلك التعييدات التي فرضت على تركيا ما جاء في
واحد من بيود الاعاقية الخاصة بزيادة سنة الضرائب انكركية ، فقد
بصر ذلك السد على وجوب توجيه ثلاثة ارباع العوائد الحديثة التي
تحصل عليها تركيا نحو اصلاح منطقة مقدونيا

غير ان الوصح المالي لتركيا عام ١٩٠٨ سمح لها على أي حال في
الاحوال من الانباء بعض الترامانها جبال سكه حديث بمقداد لعرص
الاسراع في المساهمة في العمل في السكة . ففي ٢ حزيران من ذلك
انعام صدرت اراده من الباب اعلى بالسماح بتمديد السكة من بلكرلو
وحتى حلب لمسافة بعرب السمانانة كيلومتر . وبدأت الاستعدادات في
الحصول على رؤوس الاموال لانجاز القسم من طريق الحصول على القروض
بعد ان وضعت قائمة مقدارها ٤٪ على تلك القروض

على ان الموقف العام في تركيا لم يثبت ان تعبر عقب ذلك التاريخ
شهر واحد ، فقد حصل الانقلاب العثماني الذي فاده شباب البرك من
الصباط ذلك الانقلاب الذي رمى الامبراطورية العثمانية بكاملها تحت
براز انغلق وانحرف الامر الذي جعل شركة سكه حدد بمقداد ساطق وتتحرف
من الاسراع في تعيد الترامانها الخاصة بتمديد القسم الثاني من السكة
مستظرة ان تحل في الاوضاع وتسفر من حدد في الامبراطورية العثمانية .

على ان ألمانيا احتاجه في اوضاع الى رؤوس الاموال البريطانية
لاستمرار مشروع استطاعت ان تهدي حواطر السلطات التركية ببعض
الوقت داكرة ان الاحبار القائمة بوجود مقاصد أخرى - برغبة لا
تصب بها من اصحها وبأنها ترحو بحر انقسم الشيء من الخط - غير
طوروس وامانوس - بدون اي مساعدة أخرى^(١) .

لقد كان السلطان عبد الحميد محب للغاية الى التوصل الى بناء
السكة ، غير ان احلامه كانت تصدم دائما بالواقع الذي على اساس عدم
وجود الامكانيات المادية الكافية لدى حكومته لاجل انشائه في الاسراع
سواء مشروع ، ومن الجهة الأخرى فقد كان السلطان التركي وهو
الصديق الحميم لألمانيا ، لا يرغب في ان يترك اي طرف جديد في
المشروع ، ولهذا السبب فقد كانت اسرار الانشاءات تباين ما يحصل مساهمة
دولة أوربية أخرى مع ألمانيا في المشروع تدخل في هذه يد مصر والنمسا
وتحتله يسارع في طلب التأكيدات والتوصيحات . ولمصر على سبيل

وخلع السلطان عبد الحميد عقب الانقلاب وبدأت الاوضاع تستقر
بإيدي القباط الاتراك . غير ان الشركة لم تتحلل عن موقف الساهل حتى
كان في الاول ١٩٠٩ ففي ذلك الشهر قامت الشركة بشراء شركة بناء
أحدث على عاقلها مهمة انشاء القسم الجديد من السكة عبر حبال
طوروس وامانوس ، كما وقامت بمجموعة من المصالح الألمانية لغرضية
المشتركة في خلال حريف نفس العام في المساهمة في انقراض الثابتة
والثالثة لسكة حديد بغداد مجهزة بذلك المبالغ الضرورية للبدء في
العمل . راجع

D. G. P. VOL 25: PP: 214-215, REPORT OF THE
BAGHDAD RAILWAY COMPANY 1903, ISTANBUL 1904
PAUL IMBERT, LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD
REVUE DES DEUX MONDES, VOL. 197. PARIS 1907;
YOUNG, CORPS DU DROIT OTTOMAN, VOL. 3. PP. 221-
28; E. M. EARLE. TURKEY, THE GREAT POWERS AND
THE BAGHDAD RAILWAY, PP 91-97.

(1) D. G. P. VOL: 25: P: 217:

اشان بعض النجوى - اى حرب عام ١٩٠٧ ، وفى حزيران عام ١٩٠٧
على مير سى على الحكومة التركية راء - اشاعات اعلمه بان هناك
مفاوضات بين المانيا وفرنسا واتكثرت اراء السكة .

ولاحق طلبه السلطان من حديد لام بهر فور مارشال
مير سى فى القسطنطينية شجار السلطان بان اصالح الامانة سده
تاحتها من حديد فى اصل على سده السكة حاليه يصدر السلطان اراده
سده فى اصل وندم صان رؤوس الامون استخدمه فى المشروع
وبما كان السلطان عبد حميد يحظى من بريطانيا حشبة كبيرة فى حانه
اصداره مثل ملك الارادة بحوزه من رد لعل البريطاني حانه ، فقد
نقص فيه اصدار ارادة معلنه بين الاحد والرد (١) .

وهكذا اعترضه الاوساط امانية الامانية الارادة انى صدره
لسلطان لتهديد الحيد فى ٢ حزيران ١٩٠٨ بمثابة مصر بها .
اعقب الاعلان العثماني لاصام ١٩٠٨ فترة من الرود فى العلاقات
الامانية - التركية فقد صبح الامان معدن عن التأثير السابق فى الاوساط
الرسمية لثمانية ، وبان مشروع سكة حديد بغداد بكامله يلقى التأثير
من الصعوبات ووجه سؤال اى الحكومة التركية فى الترميز بشعبى
يتعلق بسكة حديد بغداد الامر الذى اعتر كنوع من الالهاف للشركة
للامانية التى نفت حتى ذلك الحين تمنع بمركر وامبارات حانه ومنعده
فى تركيا (٢) .

على ان السفارة الامانية فى القسطنطينية استلمت عقب ذلك اعداداً
رسمياً من الحكومة التركية شرح فيه الحكومة التركية اتوقف قائده
بان الحكومة التركية لا رعب فى تهديد كيان مشروع السكة ، وان

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٥١ - ٢٥٣ .

(2) EARLE; P. 96; BUTTERFIELD. P. 25.

انقصه تعلق مشروع من الحاجة الاقتصادية التي من وجب الشركة
عنها ان تشعر بها . فقد اصرحت بعض الاوساط التركية ان يمد خط
السكة الى الاسكندرون ومنها الى حلب بدلا من ان يقطع الخط اراضي
قاحلة وغير صالحة للمعيشة على ان يمر بها الخط المذكور بموجب اقساء
عام ١٩٠٣ ، عبر ان افراج تلك الاوساط لم يكن عمليا اذ كان
سكة حديدية سير بمعداه ساحل البحر لا يمكن الدفاع عنها بصورة
سهلة في أيام الحرب (١) .

لم يكن اسعدنا يحظر لونا بسبب لشركه الألمانية وعود الفصل
في ذلك والى حد كبير الى انها كانت قد اكملت تطورا من مشروع السكة
الامر الذي قوى من مركزها . فبعد رحله بالسكة الحديدية قام بهب
سبع مرات ودرر المدخلية المسمى في تشرين الاول ١٩٠٩ برفقة حواد
ث ودير الدلة من انقرة الى قونية ، عاد الوزير الى القسطنطينية وهناك
في أثناء حالات الحمى والرجى عن المشروع . وانتهر اسفير الاناسي
في القسطنطينية تلك المرحه لكي يعلن بأن من ابواب اسير تسما في بناء
السكة بدون اي تأخير

وهكذا انتهت الامره بين هاتين الاتراك وانما شأن سكة حديد
بغداد وعادت الدوائر التركية اترسبه الى مد يد الصداقه الى ألمانيا والى
مطالبتها بالاستمرار في العمل الحديث في مشروع والنحس في سيله .
واواقع ان ادوائر التركية لم تكن محيرة تماما بين ألمانيا وبريطانيا
فان الاطماع البريطانية في منطقة وادي الرافدين والكويت كانت تدفع
الامراك الى الحدوث الدائم من بريطانيا ، وهكذا لم نحس الاوساط
التركية الجديدة الى فكرة احلال شركه بريطانيا في بناء السكة محل
الشركه الألمانية كما وانها لم نحس كذلك الى الفكرة القديمة القائلة

(1) D. G. P. VOL. 27: PP: 561-68; BUTTERFIELD
P. 25.

ممكنه اسماهم اسرطيه مع اصاح الاسيه لاسم شروع .
 وهكذا رفض حلمي باشا الوزير الاعظم اممبى فكره صميم
 مشروع اسكه بين عدة دون مختلفه واعلن ان مثل هذه اعتره لا يمكن
 قبولها الا اذا كانت حصه ترك في ثلث القسمة معادله نصيب اى دوله
 اخرى فيها ، واعلن ان تركي يوصل ماء اسكه معها في اسم المرمع
 انشاء من بغداد الى الخليج العربى على ان يعطى برصديا امير مد ثلث
 السكه وان نصبح ثلث الدوله بالنسجه الدوله ذات القوه والنفوذ واسيطره
 على تلك المنطقه .

وعلق الاوساط الاسيه في القسطنطينيه على تصريحات الوزير
 الاعظم بان الحكومه الامانه ترى في فكره قيام تركي معها ماء البحر
 الجنوبي من اسكه من بغداد وحتى الخليج العربى ، مصر كثيرا
 برصديا لان تمام ترك سمردها بلاد الصليه يمي عدم امكانه اتحاد
 العمل في السكه نهائيا^(١) .

غير ان الاوساط اسركه بعت بطور فكره فامهت ماء البحر
 الاخير من السكه خصوصا في صيف عام ١٩١٠ واحداث تلك الاوساط
 يظهر رعتها في ان سراج لدا عن حقوقها في ماء ذلك قسم ، غير ان
 الاوساط الامانه اصررت على موقفها السابق اخاص بالاعلان عن عدم
 رعتها في قيام الاراك أنفسهم ماء ذلك القسم .

ونتيجه للموقف الاخير قامت الحكومه الامانيه في ٢٦ سون ١٩١٠
 بأخبار رفضت باشا وزير اعجارج اسركي ان الحكومه الامانيه لا يمكنها
 التخلي عن حقوقها بدون مفاوضات او شروط خاصه^(٢) .

(1) D. G. P. VOL: 27 PP: 567-68; BUTTERFIELD, P 25.

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٤٦ - ٦٤٧ .

ولم تتجدد الاوضاع المالية الاسية نفس الموقف الرسمي الذي اتحدته الحكومة المالية ، بل اتحدت موقفاً مغايراً له ، فقد كانت مصالح الاسية بهم مبادئ اشروع في شكل من الاشكال وكانت تلك المصالح تنحصر لدى مواضع على اشراك جهات اخرى في مشروعها طالما كان الامر عدم امكانها اتمام تأجير السكة بصورة فردية امراً ظاهراً لديها .

وبين موقفها الأخير طاب ثلث مصالح الاسية نوايا مذكورة الى اسعاره المالية في تقسيطه في ٢١ ايلول ١٩١٠ اوردت فيها لقايد اني يمكن على اساس مود التفاوض مع الحكومة التركية نشر اشكده . ويمكن تلخيص تلك النقاط فيما على :

١ - ان شركة سكة جديد سداد تبنى عن موفضا على اسرار لشركه عن حق به انقسم السداد من سداد الى الخليج العربي من السكة فيما يو تمهدب الحكومة تركيه ساء ذلك لفسم خلال فترة ميه من ارمي من حبه ودعيم ادارته بمها من الحبه الاخرى على ان تعود حقوق ساء الى الشركة المالية من جديد فيما يو لم يستطع تركيا القيام بتلك التمهيدات .

٢ - ان تقوم الحكومة التركية باستخدام فانها وارادتها اسلمه لاجل الاسراع في تنفيذ المخط نحو سداد .

٣ - ان يسمح لشركه سكة جديد سداد بمد خط فرعي من حلب الى الاسكندرون وخط فرعي آخر من نقطة على الخط الرئيسي الى ماردين على ان يعم الحكومة التركية باعطاء ضمان كيلو متري للحصين سداد مقداره نفس المقدار الذي حصلت فيه الخط الرئيسي بموجب امارة عام ١٩٠٣ .

وأمام هذه المقترحات اني حاولت مصالح الاسية عن طريقها

النحل بالعمل مع اتفاقها على حقوقها ثم تظهر الحكومة الألمانية الكثير من
النساء وانقلب في الرأي بل رأيت فيها وسيلة للتخلص من آثارها اتجاه
تركيا وترصة للرأي العام الألماني واعداء للوجود الألماني في اسقطه خصوص
وان اقتراح تنفيذ فرع لمخطط نحو الاسكندرون فيه تهديد الماني للوجود
البريطاني في البحر الاسود اسوسط .

ادانت تركيا من طلب أمر تراجع ألمانيا عن الحقوق بناء السكة في قسمها
البحري ان نسوي عن طريق ذلك عدد من المشاكل المتعلقة بها وبين
بريطانيا وقد رأيت بأنها ستكون في موقف المفاوض الموي امام بريطانيا
فيما لو استطاعت وضع اجراء بحري من انشروع في يدها عند القيام
باجراء المفاوضات .

مثل الفون مارشان مدير ايب في القسطنطينية عن ماهية اشروط
الألمانية التي مردها عرضها على الحكومة التركية لكي تعمل حكومتها التراجع
عن حقها في بناء القسم البحري من الخط الى تركيا ، فأجاب ان من
الصعب القيام بأي عمل ما لم يتم اعطاء اصابات الكافية للسكة نحو
بعداد .

اظهر ايبك الألماني في ذلك الاوهم بالدات عدم اعتراضه على قيام
عدد من المصالح البريطانية شبيهة باسم امتداد حوض بغداد من الخط ،
وجاء تصريح جديد بالفون مارشان مطلقا على موقف الجديد يذكر فيه ان
سكة حديد بغداد مطالب بالحصول على شرط الدولة انفسه في
حالة التراجع عن حق بناء القسم المذكور على ان تقدم اليها بخصم
مالى كذلك نتيجة للمحادثات التي ستلحق بها من جراء تراجعها^(١) .

نفت العلاقات الألمانية - التركية بشأن السكة عبر حديده بعدا بالرغم

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، من ٦٥٥ - ٦٥٦ ، ٦٧٤ -
٦٧٥ ، ٦٧٨ - ٦٨٠ ، ٦٨١ - ٦٨٢ .

مع وجودها استمر فقد ذكر حتى ما انه يوافق على إعطاء شركة سكة حديد بغداد حق مد سكة حديدية نحو الإسكندرون وأن يعطيت حق استغلال المياه في تلك المنطقة بالإضافة إلى إعطاء الشركة الصمامات الكيلومترية المطلوبة بد السكة إلى بغداد فيما لو قامت الشركة إعطاء الصمامات التي يمكنه من إحداد الحكومة البريطانية بأن شركة سكة حديد بغداد مستعدة على التبادل عن كل حقوقها في القسم الواقع جنوب بغداد من الخط ، وذكر حتى أنها كدلت بأن النهر كبير مدير السكة الأساسي وعده ذلك الأمر عام ١٩٠٩ غير أن أوعد المذكور لم يوضح بصورة كافية .

أظهر الوثائق الأتية في ٧ آذار ١٩١١ أنه مستعد بشروط استعارة التالية :

١ - استعارة مصانع الألماس التي سطر على شركة سكة حديد بغداد - من عن كافة حقوقها في بناء السكة جنوب بغداد في شركة رتبة وفق شروط يمكن الاتفاق بشأنها مع الحكومة التركية .

٢ - أن الشركة بمقتضى تعهداتها في الحصول على سرمد أندوه انفصله في السكة في ذلك القسم الجنوبي منها .

٣ - موافق شركة سكة حديد بغداد معاد مارلها عن الأمبار وعدد من الامتيازات والعوائد .

أشتمل العرض الأساسي الأخير على نقاط بعيد كل من الطرفين ، فإن تركيا سيصبح بمقدورها سحب موقع الاتفاق مع الشركة الألمانية استمر بحرية في منطقة الخليج العربي وتقوية مراكزها المهددة هناك أمام الاطماع البريطانية ، أما الآن فأنهم أرادوا أن يصمموا عن طريق إيرادهم شمسرد الدولة انفصله الحصول على نفس الامتيازات والحقوق التي يمكن أن يحصل عليها أي دولة أخرى يمكن أن تقوم باتشاء القسم الذي سيتأهلون عن باسم (١) .

(١) المصدر السابق نفس الجزء ، ص ١٨١ ٦٨٢ .

لأولى بيان البنك الألماني رسمي لدى الحكومة التركية وهرر مجلس
المهراء التركي القيام ببيع الاتفاق لخاص لمد السكة نحو بغداد واعطاء
الشركة الألمانية حق مد خط فرعي نحو الاسكندرون وباء ميناء هــمـاك
وصال المجلس من ألمانيا في نفس الوقت التازل عن حقوقها في القسم
الجنوبي من الخط .

وفي امصالح الامية في ٢١ اذار ١٩١١ مع الحكومة التركية على
انقار عام قدمت الحكومة ايرلبيه بموجب في شركة
سـهـه حـدـدـه بـعـداد اـمـطـلـوبـه لـمـرـص مـد اسـكـه نحو بغداد كـمـا
بـعـطـها حـق بـه خط فرعي من مدية الضمايه الى الاسكندرون مع اعطائها
الحق في بناء ميناء هـاكـ(١) .

وفي نفس الوقت قامت الشركة الألمانية بإبلاغ السلطات النمساوية
عن موافقتها على سـارـل عن حق بـه القسم الممتد من بغداد الى الخليج
العربي من الخط شريطه ان يحصل امصالح الألمانية في حالة اعطاء حق
بناء خط القسم اي دونه اخرى على نفس الشروط وامراء اسي يمكن ان
يحصل عليها تلك الدونه من خراء قيامها بـه القسم المذكور(٢) .

سب تطور العلاقات الألمانية - الروسية مصصدر قلق حديد لدى
الاطراف التركية . فلهذا جلب كل من ألمانيا وروسيا في مفاوضات جديدة
في نهاية عام ١٩١٠ لمرص الوصول الى حل خلافتهما الخاصة بمنطقة
الشرق الأوسط ودرء الاوضاع التركية ضد ألمانيا واصفه اياها بالخلو من
روح الصداقة والائمان خصوصاً عقب ان شرت الصحف النمساوية في كانون
اثنائي ١٩١١ مسودات اتفاقية بوسندام التي تم الاتفاق على عقدها بين ألمانيا
وروسيا وامظمة احترام ألمانيا لمناطق النفوذ الروسية في منطقة شمال

(1) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD
BAHN. P. 56.

(٢) المصدر السابق . ص ٥٦ .

أو ان مقابل معهد روبا تعدد موقعا امادي لسكة حديد بغداد (١) .
 ولاحظتشة الحكومة التركية وتكوين عواطفها الاثارة قامت السلطات
 الالمانية باطلاع انهم ملاشان معيها فانقضطية ان يصر الحكومة
 التركية ان ألمانيا حتر كل مطقة وادي ارافدين اراضي تركيه وأنهم
 سوف لا تدخل في معادوات مع اى دولة أخرى شأن تلك المطقة بدون
 ابلاغ الحكومة التركية .

ولما كان المحتوى الكامل لمعاهدة بوسندام سرية حتى ذلك يوم -
 ثم على الصوص الكامل لمعاهدة المذكورة الا في آب ١٩١٦ - فقد اعدت
 مكيدات الامان على الاطشيان الى الاوساط العساسة والبعث بمون مارشال
 الحكومة الالمانية في شاط ١٩١١ ان معادوات التركية - الالمانية شأن سكة
 حديد بغداد سائرة على طريق مرضي (٢) .

(١) حول معاهدة بوسندام راجع الفصل اسالف من هذا اسباب .
 (٢) كاتب السياسة الالمانية في تلك الفترة يرمي الى اسباب بعض
 اسخطات اعطاء الحكومة التركية معى ٢٦ نيسان ١٩١٣ طلب محمد
 شوكت باشا من المانيا ان تريد من ارسال المدرسين المتخصصين لتدريب
 وبعوه الجيش التركي وجاء طلب الوزير التركي المذكور في واقع
 الامر كمنحه لسياسة حفظ التوازن بين المساعدات التي كانت تنفعاها
 تركيا من ألمانيا وبريطانيا ، فقد اعتقدت تركيا بان الاعتماد على هاتين
 الدولتين سيساعدها في اعاده تنظيم تركيا الحديثة

ورحب السفير الالمانى بالطلب التركي وكتب الى حكومته طالبا
 لموافقه عليه شارحا في نفس الاوجه سياسة التوازن لتركه غير ان
 وبهم الثاني قصر المانيا لم تكن متحمسا لتلك المطالب ، وكتب على
 طلب السفير الالمانى معناه في الطلب الكثير من الساب الحسنة غير ان
 الكثير منها حالما في الواقع ان هذا التدخل من قبل اطراف عديدة
 في تركيا سيكون وسيلة لزيادة حراسة الموقف هناك واداة للشجع
 على تقسيم ذلك البلد بين الدول الكبرى - واسطراد اعصر الالمانى في
 تعلقه كان . ومن الساحة الاخرى فان جيشا تركيا مطما قد يستعمل

أثبتت حروب البلقان الحكومة التركية عن القيام بأي خطوات جديدة جديدة في موضوع سكة حديد بغداد ، إذ صرحت تلك الحروب أنباء الحكومة التركية وشأنها لأجل أسواقها منها وإعادة الاستقرار في منطقة البلقان المضطربة ، وعندما انتهت تلك الأزمة تأتت لتركيا كتاب أحوالها المالية بحالة تروى في مدحها أن مشاريع بناء السكك الحديدية في تلك الدولة كانت تمر بمرحلة التهديد بتأجيل الاستثمار فيها .

غير أن الحاجة الحربية إلى الأمان على عدم تردد من المطالب للحكومة التركية بشأن زيادة مساهمتها في بناء السكة ، هي ١٣ تشرين الثاني ١٩١٣ قدمت المصالح الألمانية مذكرة إلى الحكومة التركية ساوت النقاط التالية :

- ١ - عدم موافقتها على بناء القسم المتبقي من ليرير إلى الخليج العربي بواسطة دولة أجنبية بلا نظام سابق .
 - ٢ - سحب اتفاق الملاحة في سماء حرب حره ومفوضه للجميع .
 - ٣ - سحب السماح لألمانيا بحرية الملاحة في نهري دجلة والفرات وان تعرض حربه موحده على السفن في هذين النهرين .
 - ٤ - أن يتم تنظيم إعطاء الصناديق بانه اللارمه لبناء سكة حديد بغداد .
 - ٥ - إذا ما دعت فرنسا في الحصول على امتياز لاستغلال أحد الموانئ الموحده على البحر الأصغر المتوسط فإن من حق ألمانيا الحصول على مثل هذا الامتياز في منطقة المحصورة بين أنطاكية وسليفاك (1)SELJEFKA
- واعقبت الحكومة الألمانية هذه المذكرة بمذكرة ثانية مساعدة لمذكرتها الأولى أكدت فيها على المقتضى الثالث والخامسة من المذكرة السابقة علاوة على النقاط التالية :

صد ألمانيا أو ضد سكة حديد بغداد « » راجع
 FAY THE ORIGINS OF THE WORLD WAR VOL. 1
 PP. 504-8.
 (1) D. G. P. VOL: 37: PP: 528-270.

١ - ان يسمح لشركه سكك حديد بغداد بتشغيل اسفل والواحد النهريه
لأغراض النقل بين محطات القطار في بهري دخله وانقرات .

٢ - ان يحمل شط العرب صاحبها للملاحة وان سمر المحافظة على ذلك .

٣ - ان تتحدد الصيريه اسفل في بهري دخله وانقرات بعد أعلى مقداره
مركب واحد على كل طن انكليزي .

٤ - ان يسمح لشركه سكك حديد بغداد بصوره انفراديه حق مد سكك
حديد حلب - سكك .

وظائف المصانع الآتية ان تتحدد حصص المياه من املاحة النهريه في
بهري دخله وانقرات بمقدار ٢٠ / من املاحة انكليزيه (١) .

ولم يعط اندكرتيل الأساس اي سعة خاصة ، فقد كان الودير
التركي حواد يك موجودا في ماضي أنداك بمرص عقد فرص مع السوك
العربي ولم يكن قادراً على الذهاب الى برلين لانها ابوصوع ، ومن
الجهة الأخرى كان حتى لا . ادى كانت الأوساط الألمانية عطف عليه
هو الآخر مشغولا في القسطنطينية ولم يمكنه ذلك الأمر من الذهاب الى
برلين للاتفاق مع ألمانيا مباشرة حول ما ورد في الملاحظات التي قدمها
لأخبره (٢) .

اعتبرت المصانع الآتية في الواقع من المصانع الألمانية التي كانت تحول
بين تركيا والنظام مع ألمانيا شأن اسكك ذلك لأن الألمان طالبوا بتركيبها
بقديم الصناعات الماله الخاصة بالسكك الأمر الذي لم يكن باستطاعته ودير
المالبة التركي الإجابة عليه .

شكل الموقف الألماني انصلب حال تركيا وأصرارها على استحصال

(١) المصدر السابق نفس الجزء ص ٦١٨

(٢) المصدر السابق نفس الجزء ص ٦٣٨

انصباب عليه . رد فعل وجهه أمن لدى لاورجس ارسنجه اتركه وسمر
المسؤولون هائل ان امن لم يكن يصدق انهم تركوا كذا في يد
وفاة وزير اسسبه تركي معقب على موقف ألمانيا امردد اتجاه
تركيا في قضية اسسبه ان ألمانيا تحلت عن تركيا في قضية
روميا وان اسسبه تركي لا يشعر نحو ألمانيا بالصداقة عقب ذلك .

ثم بعد تصريح اوزير التركي من الصحة فقد كانت سياسته
البحلوه الامية - كما مر - ليرة ذات في قضية اندرسن ارسن - رمي
الى ابداء بعض الاحتجاجات وراء تركي ولم تتخذ موقفا متحمسا من تأييد
تركيا في المؤخر الذي عقب حروب البلقان .

وبالرغم من ان موقف الاممي لآخر كما مر انه اسسبه على
عدم ضروره الحام أمن في احقر قضية البلقان املهمه ، فإنه كان على
اي حال موقفا سلبي حيال تركي الامر الذي سب رد الفعل لدى الاحيرة
واصاف المراكز الألمانية لديها .

طلت ألمانيا مصره على غلره الاسرع في مد السكة واعطيت اسلماسه
اللازمه الى انقور فانكسبه **VON WANGENHEIM** السفير الألماني
في القسطنطينيه ان يجر الحلوه اتركه فان الامم سوف تعود عن أمر
مراجعتها عن بناء اسسبه الجنوبي من سكة في حالة عدم اسرع تركي
هديم الضمانات الماليه المطلوبه .

غير ان اذكره الامية ثم يحدث صداها لدى الاوساط اتركه
وتشر البث الألماني في سور عام ١٩١٤ بان الاستمرار في المفاوضات هو
أمر بلا فائدة .

وكانت أيام تمور من أيام طاء من الأيام اخرجته في تاريخ أوروبا
السياسي واصبح شبح الحرب يخطر ببال اكثر فأكبر مما دفع الحكومة
الألمانية التي كانت تسعى جاهدة آتدائه لمحصل على انجلقاء السياسيين في

تلك الأيام أكثر من سبعه ألفى نسمة ، آخر وهكذا راحت تطالب تلك الأذى
«لاستمرار في المفاوضات مع تركيا بالرغم من كل شيء» .

غير ان اساذرة الألمانية الأخيرة لم تحدث هي لأخرى اى تغيير في
الموقف ، هي رحمة لأيام الأخيرة من شهر سبور ١٩١٤ وعندما احدثت
الاستعدادات شتى انواعها للحرب اعطاه فأخذ شكلها النهائي احدثت قصبة
سكة حديد بغداد عن الانطار .

ولعل تركيا التي خسرت حرب العراق ، هي الحرب العالمية الأولى ،
كان مقصودها ان تعد الموقف بعض الشيء ، لو أنها استحدثت بلداً من الألمانية
انكره واستطاعت الأسراع في مهمتها لفرص انجاز سكة حديد بغداد
واستخدامها كوسيلة سريعة نقل القطعات والمؤن الحربية نحو العراق
خلال تلك الحرب .

الفصل الثاني

فرنسا والسكة

انصب موقف فرنسا حين شروع سكة جديد بمقداد ماكثير من اشتداد ، وهي تاديء الامر ست بحلوله العربي موقعا جديدا حياه عندما حوت المحادثات الاولى بين السك الانامى واسلطات التركي بصدد اعطاء مصالح الادبه امتياز مد اسكه . والواقع ان المصالح اعاليه العربي لم يجد نفس ذلك الموقف الجديد الذي اتخذه حكومتها ، فقد جاء موقفها مواليا الى درجه ما للشروع ، وتصير ذلك يكس كبحه بوجود مناهمه لرؤوس اموال فرنسيه حويه في المشروع . تلك المناهضه التي حدثت عقب اعاقى ٨ مارس ١٨٩٩ بين السك الانامى والسك العثماني وقد دفع ما كان يتوخ به اشروع من مسلسل باهر ، افرسيين الى زيادة اهتمامهم به وخرير وجهه بفرهم الاسحايه حياه^(١) .

على ان تعبر الموقف الفرنسي المعارض الذي اتحد عقب ذلك التاريخ بحوالى الثلاث سنوات هو مر مرشد بالحفظ والاحلام الاسعماريه التي كانت فرنسا ترمي الى تخفيفها في الدوله العثمانية .

(١) كان السك العثماني قبل الحرب العالميه الاولى اول بنك في تركيا ، وقد كانت رؤوس الاموال الفرنسيه والبريطانيه مسيطرة عليه واسس البنك المذكور عام ١٨٦٣ واحكر مد تاسيسه حق امتداد الاوراق المعدية في تركيا واتحدت مدينة القسطنطينية مركزا لادارته الرئيسيه ، غير انه اوجد له فروعا مختلفه في المدن العثمانية الرئيسيه الاخرى مثل سمرنة والقدس وباعا وحلب والاسكندرون وبيروت وحضق والموصل وبغداد والبيصره

أدعت فرنسا دائما بوجود عدد من مصالح الأتصافيه و عاطفيه
الفرنسيه في مطنه الشرق الأوسط وبسبب سياستها في اطمئنه على ذلك
الأسس وادى مر الادعاء بوجود تهديد امني لهذه المصالح الى تراجع
محلومه الفرنسيه عن موصفتها المتحد (بن وشنه ، مؤيد) لمشروع
واقتضاها موصف المطامس للمشروع .

كان علاه المتصيين من الفرنسيين يدكرون منذ بدايه القرن الماضي
بندور الذي منه فرنسا خلال الحروب اصيليه وكما يدعون بان
السياسه في اطمئنه مدسه من البحر الابيض المتوسط بطلعون الى
فرنسا لكي تمد بهم يد العور والحمايه ، وبماجر اوشك الفرنسيون بان
العلمه الفرنسيه هي العلمه السائده بين اطمئنا انقذه لا في ركن فحسب بل
في سورنا كدند علاوه على كونها حه المصالحات البحاريه في اطمئنه .
وست تلت الاوساط الفرنسيه اطمئنه علاوه على ما سعت الاشارة اليه
فترة صروده ماعده وحمايه اطمئنا الشيريه الفرنسيه في اطمئنه بالظر
للخدمات الكري اسي كان يؤديه تلك المصالح باله اي شر اطمئنه
والثقافه الفرنسيه .

وهكذا طاب الفرنسيون معصون من محلومه الجمهوريه
الفرنسيه اذنه منذ قيامها ار سبر على بهج الحكومات بالملويه
والودويه - ناسه الى عائله آل بوربون اناكة اطمئنه - في سبيل
ثيت اركان الوجود الفرنسي في مطنه الشرق الأوسط .

واشدت امداء اتمال عدد لا قدر في فرنسا بين عامي ١٨٩٨-١٨٩٩
عندما كانت السريبات الاولى بحري برماره انقبصر وشهام الثاني لتركيب
خصوصا بعد ان احدثت الادله الاولى يظهر الى المصالح مشيره الى احتساب
اعطاء المصالح الادله حق مد سكه حديديه من اقمططبيه الى الخليلج
الغربي .

غير ان فرنسا لم تحلو من جماعات أدت مشروع السكه آنذاك ، ففسد

كانت فيها كل مائة فوه ذهب الحكومة الفرنسية الى تأييد مشروع
الاساس لسكة حديد بغداد ، وتشمل هذه الكتلة ما يدرجها الاولى امويين
الفرنسيين في اسك بمصافي وأصحاب الاستثمارات المالية الفرنسية في
تركيا .

اعتقد المصالح المالية الفرنسية مؤيده لمشروع ان ذلك المشروع
سوف يكون مداه لعصر حديد من الازدهار والرخاء في الامبراطورية
العثمانية الامر الذي سيؤدي الى زيادة حصيه واحبيه استثماراتها المالية
في ملك الدولة (١) .

أجندة الحكومة الفرنسية مره من ارض موقف مؤيد موقف
المصالح الفرنسية المالية ، فقد اعقب بوث الفرنسية عام ١٨٩٩ مع اسك
الاساس حول اد . . مشروع سكة حديد سمره - قهه كما وم الاتفاق
فيما بينها كذلك حول توزيع الحصص في مشروع مد سكة حديد بغداد
علاوة على الاتفاق حول الهي للحصول على ائبند استلوماسي لدول
ملك المصالح لعرض الحصول على ائبند مشروع .

وهكذا قام اسكو كوستانس CONSTANS اسفير الفرنسي

(١) عذب فيلة ما تسيطر عليه المصالح الفرنسية في
الامبراطورية العثمانية في عام ١٩٠٣ بحوالي البلاء احماس (ما يقدر
بألف وخمسمائة مليون من الفرنكات) الاسرامات انصاعه بحرة
العثمانية . وعذب فيلة الاستثمارات الفرنسية في مشاريع اسكك
الحديدية في تركيا في الوقت نفسه ببيع ٣٦٦ مليون فرنك واستثماراتها
في المشاريع انصاعه واسعارية في آسيا الصغرى ببيع ١٦٦ مليون
فرنك كما وقدرت قهه استثمارات اسكك الفرنسية المحتفظة في مروعها
المستثمرة في احاء الشرق لاوسط ببيع ١٧٦ مليون فرنك . وقدر
المجموع البكامل للاستثمارات الفرنسية في الامبراطورية العثمانية بحوالي
الائبي ونصف مليون فرنك راجع

E. M. EARLE, P 155.

في اعططيه ماء على طليه لتمام من السك الحادي ١٨٨٧ موقت حديد
حيال المفاوضات اسي جروب بين اسي الصافي ووزيرة الاسرار العامة
العثمانية بشأن سكة حديد بغداد *

وايد اسيو ديلكاسيه DELCASSÉ وزير خارجيه الفرنسي
موقت عبره في اعططيه على ساس ان اشروع المذكور لا يشكل
صرا باليه لمرب مساهمه رؤوس الاموال العربية فيه *

ومن الصم حتى اسوم وبعد مرور حواي السه اسون عظم
على الفقيه قدبر فيه ذلك اموقت الحادي الفرنسي في تقرير فيله
الماعده الحقيقه الذي قدمها ديت اموقت الحادي الى اصالح الانابه
في سبيلها للحصول على امداد مد اسكه *

فالرغم من ان كفه الدلائل موفره شير الى ان اصالح الانابه
كان بانصاعتها الحصول على الامبار حتى ولو حوشت بمدرجه فرنسا
فان هناك عدد من الكتب الفرنسيون على الاحسن من يدافعون عن قسمة
الموقت الفرنسي اذناك ويطلون بان اصالح الانابه كان من المستحيل
عليها الحصول على الامبار بدون مساهمة استعانة فرنسا
القسطنطينية(١) *

لم يشر مشروع سكة حديد بغداد الصحفه وارضى العام الفرنسي
بشكل خاص في المرة ١٨٩٩ - ١٩٠٢ على ان ربيع عام ١٩٠٢ تسهده
بداية العاصفة العربية ضد مشروع اسكه وتكون وجهه انظر اوسعيه
حياله عقب اعطاء السلطان عبدالحميد شركة سكة حديد الاناصون الامتياز
المعطي له السكة *

(1) CHERADAME, P. 267; THE TIMES, AUGUST
19 LONDON 1899, HELFFERICH, DIE
VORGESCHICHTE DES WELTERIEGES P 124.

وسعود اسب في احوال المذكور في وجهه انظر رسميه جيب
نشروع الى نوعين من الاعتبارات -

١ اعتبارات داخلية املها احيائه المدنية بالنقص العمومي انطوى ،
ذلك الصيحات اسي كاس بدى بوجوب احرام واسمي بتحقيق
رسمه تاريخيه فرنسا في مطلقه الشرق الاوسط نظرا لوجود
اصلاح ثقافيه واندييه واروحيه غرب هالك وقد رد من عدا
صحاب هذا الاتحاد للمشروع مساهمه اللابسا اعدوة انقيديه
فرنسا فيه .

٢ اعتبارات خارجيه املها انطوى ادوليه ، همد كات روسيه بدوه
انحلته ابوحيدد فرنسا الى يملن الاعصاد عليها في اى طرف
او نصيه ، وما كات روسيا في تلك الآويه معارضة نشروع اسله
همد حرب فرنسا عمليا على معارضة المشروع ادى راب هه
روسيا خطر عسكري ومصادبة يهدد استراتيجها وحدودها
بالأضافة الى اطاعها التاريخيه في المنطقه .

انار اعطاء الامار المدني باللائن صحه في اسرار العرسى ووهف
الائب انرسى فوريه FIRMIN FAURE مطالباً بأحد قرار
برلاني بتقييد مساهمه العربيه في المشروع . وحاء في تلمته

"THE ISSUE OF DEBENTURES, STOCKS OR BONDS
DESIGNED TO PERMIT THE CONSTRUCTION OF THE
BAGHDAD RAILWAY SHALL NOT BE AUTHORISED
IN FRENCH TERRITORY EXCEPT BY VOTE OF THE
CHAMBER OF DEPUTIES"

وهم انائب المذكور عقب ذلك مساهمه مشروع كاه حددت بعداد
محتجاً بتهديده لمركر فرنسا في اشرق الاوسط وتهديده للطعناتيه
اروسيه في منطقة القوتاس . كما وهاجم نائب باريس المذكور المساهمه
انرسيه الماده في المشروع هجوما عيبا بقوله .

م - ٧ سكة حديد بغداد

"IT IS PANAMA THAT IS BEING PREPARED DOWN THERE. DO YOU CHOOSE, PERCHANCE, MY DEAR COLLEAGUES, TO ALLOW FRENCH CAPITAL TO BE RISKED IN THIS SCHEME WITHOUT PRONOUNCING IT FOOL HARDLY ? DO YOU CHOOSE TO ALLOW THE GREAT BANKS AND THE GREAT INVESTMENT SYNDICATE TO REALIZE CONSIDERABLE PROFITS AT THE EXPENSE OF THE SUBSCRIBERS ? IF THAT IS HOW DO YOU FEEL YOU SHOULD COME TO THE DEFENSE OF FRENCH CAPITAL, WELL AND GOOD, BUT YOU WILL PERMIT ME TO DISAGREE WITH YOU"(1).

جاءت الحكومة الفرنسية في البداية الوقوف أمام مهاجمي فكرة المساهمة الفرنسية في الرلطان ، قالى المير ديلكابه وزير ابحارجه الفرنسي بان أمام الرلطان نعى فيه تعاون الدبلوماسيه الفرنسيه مع المصالح الانانيه في محاوله الاحيره للحصول على امتياز اسكه ، وقال فيه مذاها عن فكرة المساهمة الفرنسيه :-

"I VENTURE TO ASK HOW IT CAN BE PREVENTED, AND, I INQUIRE OF THE CHAMBER WHETHER WHEN SUCH AN ENTERPRISE HAS BEEN ARRANGED AND DECIDED UPON, IT IS NOT PREFERABLE THAT FRENCH INTERESTS SO CONSIDERABLE IN THE EAST, SHOULD BE REPRESENTED THERE IN".

ووعد ديلكابه في نفس الوقت بأنحد كده الاحراءات بعمار حصه فرنسيه في المشروع ساوى الحصه الانانيه فيه . وعندما قدم

(1) G. KREBS, DIE DEUTSCHE BAGDAD BAHN-POLITIK P. 36, EARLE. PP. 153-56; BUTTERFIELD, P. 36.

ولمراحه نص خطبة النائب فوريه في الرلطان . راجع

معاشر جلسات مجلس النواب الفرنسي لعام ١٩٠٢ .

JOURNAL OFFICIAL, DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 1468. MARS 25. PARIS 1902.

مشروع قرار ادب عورنه لحاس برقص السون العرسى لى اشروع
رخص قراره باعلية ٣٩٨ حد ٧٢ صوتاً (١) .

طالت امصاح العرسية فى عام ١٩٠٣ ناشت شرکه فرعية شرکه
سکه حدید الاصول تأخذ على عاتق مهمه انعام العمل فى مد اسکه
بحو بعداد ، غير ان دملکسه رخص هذه المطالب مدعيا بان شرکه سکه
حدید الاصول هى شرکه اناسه قل کل شىء وعلى هذا الاساس فان
ألمایا سقى دائمة مسطرة عليها وبعد فقد اعلی عن رخصه عطاه امصاح
العرسية حصه فى السکه (٢) .

وكمحاوره لامصاد امولف امرح فى اب ١٩٠٣ ان يعطى الامان
رأسه لشرکه امصرحه لاسم ساء اسکه مع اعطاهم حصه بادل ٤٥/
من مجموع أسهم لشرکه - بصلها ١٠/
حدید الاصول - وان يعطى فرسا ٤٥/
أما اسامى فمحفظ به للمجموعات التالية الأخرى . واحترت الهيث
الامانية المسيو ويونر AUBYNEAU المدير العام بلسك
امضاهى فى امصاحه عن احمد فولس شرکه سکه حدید لاصول من هذه
امقترحات ، غير ان بلك سامعى لم تخرج نای مانج ايحابيه فى
النهاية (٣) .

على ان الحكومة العرسية ما نت فى شرس الاول ١٩٠٣ ان
اطهرت موافقاً عدائاً رسمياً لمشروع عندما اصدرت اوامرها فى بورصة
بارس بمع كافة الاسهم والسندات الخاصة بسکه حدید بعداد من
التداون البع أو الشراء فى الورصة العرسية .

(١) محاضر جلسات مجلس النواب العرسى . المصدر السابق .
نفس التاريخ والصفحة وكذلك .

BRITISH DOC. VOL. 2. PP: 82-82;

(2) D. G. P. VOL: A PP: 445-46;

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٥٦ - ٤٥٧ .

يصير موقف الحكومة الفرنسية الأخير - بالإضافة إلى العوامل ذات
الطابع لقومي واندولي معارضة ألمانيا ضعفه عامة على النحو الذي سوف
الاشارة إليه - بأنه نتيجة للحملة الصحفية الشديدة التي اعلنتها الصحف
وامحلات الفرنسية ضد مشروع السكة الحديدية عبره تلك الصحافة
كتهديد مباشر للمصالح الفرنسية ومن الواجب ملاحظة مقاومة بلاده اسفل
انفورة تحت تصرف الحكومة الفرنسية (١) .

كما وان انخوف من تحول التجارة الدولية عن المرور الى الهند
واشرق الأقصى عن طريق قناة السويس الى المرور عن طريق السكة
المتفرعة ووادي ارافالدين ، أدى الى مخوف بعض الاوساط المالية
الفرنسية (يصممها بنك الكريديت ليوني LE CREDIT LYONNAIS
دو العقود الواسع في جنوب ووسط فرنسا) ومخاوفها معارضة
المشروع .

ولم يش تقييد الحكومة الفرنسية اسهم شركة سكة حديد الاصول
من البيع والداول في الورقة الفرنسية ، المصالح الفرنسية المعنية عن
السير في مساعيها المقام مع ألمانيا حول الموضوع ، وقال اميلو ادوينو
مدير بنك الشبان في القسطنطينية معلقا على موقف دولته المارسة
المشروع بأن ذلك لا يؤثر على موقف بنك فرنسا الفرنسية المؤيد به (٢) .

كانت مصالح المالية الألمانية بحاجة دائمة واندأ الى مساهمة
رؤوس الاموال الفرنسية في المشروع بالطرق لعدم توفر الامكانيات
المادية لديها لانعام المشروع لوحدها ، وقدمت المصالح الألمانية الى فرنسا

(١) من المجلات الفرنسية الهامة التي هاجمت المشروع آنذاك
REVUE DES DEUX MONDES: QUESTIONS
DIPLOMATIQUES ET COLONIALES.

راجع :

G. KREBS, P. 26:

(2) D. G. P. VOL: 17: PP: 180-81:

كل ما في وسعها حديده من افرص للحصول على تعاونها ومشاركته
معه ، ولهذا السبب يجد الباحث امراً طبعياً تلك الرسالة التي بحث به
الهر ردولان RADOLIN سفير ألمانيا في القسطنطينية الى السيد
روفييه ROUVIER رئيس انوراء الفرسى والتي
أعلن فيها رغبة ألمانيا في اعطاء ثوب أول الفرسى في المساهمة في سكة
حديد بغداد (١) .

لمح روفيه في شرس الاول ١٩٠٥ الى رحيه بالمصالحات الألمانية
الموايه لعكره المساهمة الفرسية ، غير ان الترحيب الفرسى اندكور بم
مكن قويا صاما ولا يحب امالهم في تدبير رحيه نظراً لان السياسة
الفرسية جيداك كات سير حنا الى حب مع اساسة العامة لبريطانيا .
عكرت الارمات الاولى حول مراكش حو الملاحظات الاوربيه مد
عام ١٩٠٥ وحلقت محالا حديداً سياسة سوء التفاهم بين ألمانيا وفرنسا
بيجة لصراع الدويق حول تلك المطقه الامر الذي اجر اجراء اى
مفاوضات حديه بشأن سكة حديد بغداد بينهما حتى عام ١٩٠٩ .

وبقد ارادته بعض الدوائر الفرسية ان يلف بوريه فصبه سكة حديد
بغداد لابقاف ألمانيا عن توقعها في مراكش وعالت نفس تلك الدوائر
بمقد اتفاقية مع المدا تص على اعتد مراكش مطقة بمود فرسية صرهم
مقابل اعطاء بغداد الى ألمانيا .

وترددت في باريس عام ١٩٠٥ عقب سقوط ديلكاسيه وهي محر
مؤتمر التحرير احوال معادها ان السيد روفيه رئيس الوزارة الفرسية
تقرب الى السفير الألماني في باريس لمصر عقد اتفاقية ألمانية - فرسية
لضمان حرية المصرف الاسيه في تركيا مقابل اعتراف ألمانيا بالمصالح

(١) المصدر السابق ، الجزء الخامس والعشرون ، ص ١٩٤

الفرنسية الخاصة في مراكش (١) .

لم تقابل الأوساط العامة الأمانة بالكثير من الحماس المقترحات
الفرنسية الخاصة بتسوية مشكلتي مراكش وسداد دفعة واحدة وبادي
الهر باسمرمان BASSERMANN رئيس كتلة « الوطنيين
الأحرار » في الريفحتاج الألماني « مجلس النواب » بضرورة دفع
ورادة الخارجية الأمانة تلك المقترحات العربية رفضاً تاماً .

- (1) K HELFERICH DIE DEUTSCHE TURKEN
POLITIK P 18, FAY, THE ORIGINS OF THE
WORLD WAR, P. 228.

وفي نفس هذا الصدد كتب تارديو ANDRETARDIEU

عقب ذلك التاريخ يستبين في إحدى المجلات البارسية يؤكد على حمية
المساهمة الفرنسية في المشروع قائلاً

"GERMANY NEEDS CAPITAL, AND WHEN ONE
NEEDS CAPITAL, IT IS TO FRANCE THAT ONE COMES
IN SEARCH FOR IT, IT IS INEVITABLE, NECESSARY
THEREFORE, THAT GERMANY COME TO US, SHE
WILL BE OBLIGED TO COME TO US SOONER OR LATER
TO SEEK CAPITAL FOR THE BAGHDAD ENTERPRISE"

وتحدث تارديو في مقالته عن المكافأة التي تتوقعها فرنسا من جراء

تقديمها المساعدة إلى ألمانيا قائلاً

"WHERE WILL THESE COMPENSATIONS BE
SOUGHT ? I HAVE NO HESITATION IN SAYING IN
MOROCCO THE ACT OF AL - GECIRAS MUST BE SET
ASIDE AND FRANCE MUST HAVE A FREE HAND IN
MOROCCO, ANY AGREEMENT ABOUT THE BAGHDAD
QUESTION WOULD BE MISCHIEVOUS IF IT CONCERNS
BAGHDAD ALONE. FOR THE GERMANS HAVING THE
CONCESSION IN THEIR POCKETS, THE POSITION OF
THE NEGOTIATORS WOULD NOT BE EQUAL ON THE
OTHER HAND IF THE AGREEMENT IS FOR TWO
PURPOSES, IF IT REFERS TO BAGHDAD AND
MOROCCO I REPEAT I BELIEVE IT WOULD BE BOTH
PRACTICAL AND DESIRABLE.

← مراجعة نفس المقال :-

ولئن كان هذا الرأي هو رأى أحد رؤوس الكتل ارسابية الالمانية .
 فان موقف الحكومة الالمانية اتجه اشكلى (أو اتجار مشكلة سكة حديد
 بعداد على الأقل) كان شير دائما الى قبول فكرة التعام مع فرنسا بعدما
 لمح المسيو بورجوا **BOURGOIS** وزير الخارجية الفرنسي
 في مايس ١٩٠٦ الى قبول حكومته بفكرة اساقش مع ألمانيا حول القضية
 اذا ما اتحدت ألمانيا خطوة ابادرة هي ذلك الصدد ، تلقى رادولان اسفير
 الالمانى في مارس تعليمات من حكومته بطلب منه فيها ابلاغ الوزير
 الفرنسي في حالة قام الأخير بماع جديدة في ذلك الصدد - عن
 استعداد الحكومة الالمانية للوصول الى تعام - غير ان رادولان لم يلقى
 أى تعليمات جديدة أخرى من الحكومة الالمانية بشأن خطوة ابادرة
 الأولى التى طالب بها الوزير الفرنسي (١) .

رد الهر شيرشكى **TSCHIRSCKY** سكرتير الدولة الالمانى
 للشؤون الخارجية على مذكرة بحث بها اليه في ٥ نونر ١٩٠٦ الهر
 كفير مدير البنك الالمانى معلماً فيها ان وزير الالمانى عن دعة المصالح
 الفرنسية في المشاركة في ماء السكة . وجاء في رد المسؤول الالمانى ان
 الحكومة الالمانية ترحب تماما بمشاركة رؤوس الاموال الفرنسية في
 المشروع وربع في الحصول على تلك المشاركة وان مثل ذلك الامر
 سيريل معارضة الحكومة الفرنسية للمشروع ويؤدى الى سماح الحكومة
 الفرنسية لاسهم شركه سكة حديد بعداد بالتداول في البورصة الفرنسية
 من حديد .

لم يستعد الهر كفير الذى كان في مارس في تلك الأونة من

ANDRE TARDIEU, LA POLITIQUES EXTERIEURE
 DE L'ALLEMAGNE, QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET
 COLONIALES. REVUE DES DEUXMONDES, PP 340-41.
 VOL. 23. PARIS 1907.

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 204-205.

عرض حلوته انهم مع المسؤولين الفرنسيين حول عقد اتفاق وترك
باريس بدون اجراء اى مفاوضات اخرى الامر ادى سبب ارباب الحكومة
البريطانية التي كانت تحظى من بوندس الالمان والفرنسيين اى اتفاق
بشأن السكة .

على ان اهر زاندر ZANDER رئيس شركة سكة حديد
بعداد حاول من حبه اقناع الميو او بوبو مدير بنك النماني في
الصلصطية بمكره قيم الايمان باصل سكة حديد بعداد ومشروع الفرنسي
سكة حديد سورما على اساس مشاركة كل من الطرفين في كل من
المشروعات الامر ادى يعطي الايمان موافق على البحر الاسف المتوسط في
سورما ويعطي الفرنسيين في مصر بوندس معد الى وادي ايرافيس .

وقلت المحاولة بوجه لاسرار مدير بنك النماني على عدم قبول
المكره ما لم تشارك بريطانيا فيها الامر ادى دفعه مصالح الالمانيه .
ولواقع ان فرنسا زادت اذناك ابقاء علاقات ودية بينها وبين برطسما
وهذا السبب فقد كتب مصر على مشاركة بريطانيا في كل المبادرات التي
يمكن ان تجري بشأن مشروع السكة .

غير ان بريطانيا لم تكن محتلمه تماما لصديقها فرنسا ، فهي عام
١٩٠٩ أعلنت عن عزمها على الحصول على حق بناء القسم الجنوبي من
السكة الامر الذي خلق جو من الرارة لدى الاوساط الفرنسية التي رأب
في التصرف البريطاني المذكور عملا بنافي مع مقتضات الصداقة وامراً
مملو "حب الاسماع اشخصي" . وقد سب ذلك التصرف البريطاني رد
عمل في فرنسا حيث قامت دعوة قوية بادي بضرورة تقليد الموقف
البريطاني ودحوب سمي فرنسا للحصول على مشاركة فرنسية في مشروع
دون النظر الى اعتبارات الصداقة مع بريطانيا .

أعلن الميو بشون PICHON وزير ايجارحيه

الفرنسي عن اموالف ائتمده بحكومة عدما احضر التوطين اسريهيين
ان فرنسا سوف تسعى للحصول على التوطين الذي يريد فيما لو قامت
بريطانيا بسعي للحصول على القسم الجنوبي من اسكندرية . واعلن
المسؤول كامبون P CAMBON السفير الفرنسي في لندن ان امر
عقد اتفاقية بين فرنسا وروسيا فيما يخص اعطاء الاوى حق مد القسم
الجنوبي من اسكندرية في محط ساحل فرنسا وروسيا وان ترب لا توافي
على ذلك وان اعطيت حصه في اشروع عن طريق اعطائها قسم من
اسكندرية (١) .

واخبرت فرنسا تركيا في ٦ كانون الثاني ١٩١٠ ان فرنسا سوف
تسعى للحصول على اقسام من اسكندرية يريد فرنسا حديد سوريا
اسكندرية حديد بغداد فيما لو قامت بريطانيا بالحصول على قسم الجنوبي
من اسكندرية حديد بغداد واستحصلت فرنسا بتحقيق ذلك المطلب ورفه ساومه
مع تركيا على سس اعطائها الاراث التوافقه الفرنسية على زيادة نسبة
الصرايف الكبركية في تركيا مقابل الحصول على مواصفه تركية حول
المقترحات الفرنسية .

وبعد ذلك فرنسا حتى ذلك الحين الدولة ابوحده التي ليس
تهدد حدياً بعدم اعطائها مواصفه على زيادة نسبة الصرايف الكبركية ما لم
تسحب الحكومة التركية لرعائها شأن اسكندرية حديد بغداد .

طلب حلمي باشا عندما كان في باريس من الحكومة الفرنسية اعطاء
موافقتها على زيادة نسبة الصرايف الكبركية في تركيا ، واجابت باريس
مطنة ان الحكومة البريطانية والامانة يحصلان من تركيا على مويصات
على شكل امتيازات وان فرنسا هي الاخرى رغب في الحصول على هذه

(1) BR. DOC. VOL 6 PP 352-353 403-404; BUTTE
RFIELD. P. 42.

التوصيات وطالبت الحكومة الفرنسية إعطائها امتياز مد سكك حديدية من
حصص إلى بعداد .

ورفض مجلس باشا اطلب عرضي معلًا ان تركيب لا يمكن ان
تسمح بحلق مناطق للمود في اراضيها عن طريق المبكث الجديدة ،
كما وعارضت الحكومة الألمانية المطالب الفرنسية على أساس انها تحرق
اتفاق امدر عام ١٩٠٣ انفاصي إعطاء أدب وحدها امتياز مد سكك حديد
تضداد^(١) .

بنت الإشارة الى ان المفاوضات الألمانية - السريديسية التي كانت
تجري في اوقت لاجل وضع سوية ثائه لقصبه سكة حديد بعداد خلقت
جواً من القلق في فرنسا ، كما وان روسيا استطاعت ان تسهي براعها مع
ألمانيا بشأن السكة عن طريق عقد معاهد- بونستام بين الطرفين . وجاء
دور بريطانيا عقب ذلك في محاوله التفاهم مع ألمانيا حول العصبية الامرالدي
سب امراضها في باريس التي رأّت نفسها محلقة عن الترك في محاوله
التفاهم مع ألمانيا حول مشروع السكة .

قامت الحكومة الفرنسية خلال الانهر الاولى من عام ١٩١٣ بمساع
جديدة لدى الحكومة الألمانية بعرض عليها فكرة اشاركة الفرنسية
في المشروع ، غير ان الشروط التي ابدت الحكومة الفرنسية فرضها
كأساس للمفاوضات لم تلاق قبولاً من الأوساط الألمانية المصه .

ومن حملة تلك المساع الفرنسية الطلب الذي تقدم به المسيو ريهوال

REVOIL مدير السك الضامى في القسطنطينية آنذاك في ١

(١) سعت الحكومة التركية لهدنة الحكومة الألمانية عن طريق
رفض باشا وزير الخارجية التركي الذي ابلغ الحكومة الألمانية ان
حكومة لا يمكنها لاحد سطر الاعتماد لفكرة مشروع سكة حديد حمص -
بعداد لا تسمح عن تصديق مثل هذا المشروع من مصاريف ناهضة تثقل
اعباء الخزانة التركية . واجمع

BUTTERFIELD P. 42-43; D. G P VOL 27: P 650

تموز ١٩١٣ واندى طلب فيه اعطاء قرب حق مد القسم الجوى من اسكة (البصرة - الخليج العربى) مقابل موافقة فرنسا على المشروع الامر الذى لم يكن مستطاعه الحكومة الانابة تحقيقه .

وردت اُجاب على المقترحات الفرنسية ذاكرة ان مثل طلب المقترحات لا يمكن قبولها الا اذا ادب الى عدم كلفى حول كافة مشاريع السكك الحديدية في آسيا الصغرى ومنها سكة حديد بغداد .

ولم يكن احوال امريسي متحدا لمصرى في المفاوضات فقد اعطت فرنسا انها مسعده بعد اعطاهم الكلفى الذى طلبه الامان غير انها أعلنت في نفس الوقت عن عدم موافقتها على السماح بطرح أسهم شركة حديد بغداد في البورصة الفرنسية ، وقد كانت هذه القطعة مالدات هي التي كان النهر رسرمان ZIMMERMANN وكيل وزارة ايجارحه الادبية يصرها كآب متحفا للمعاهم مع فرنسا (١) .

وفي ٢٣ تموز ١٩١٣ قدم النهر كارل هلفريش KARL HELFFERICH وكذا مدير العام لشركة سكة حديد الاناصول في امسطيبييه الى النهر رسرمان مذكرة صممتها المطالب الفرنسية بمرص عقد اتفاق مع اُجابا وحلاصة ما تضمنته المذكرة المطالبات التالية :

- ١ - ان المصالح الفرنسية بمرص في الحصول على امتياز سكة حديد سمسون - سيواس .
- ٢ - ان المصالح الفرنسية بمرص في الحصول على امتياز سكة حديد سيواس - ديار بكر .
- ٣ - ان المصالح الفرنسية بمرص في الحصول على امتياز سكة حديد من نقطة على السكة السافه الى ارسجان ERSINGJAN

(١) المصدر السابق ، الجزء ٢٧ ، ص ٢٨٧ - ٢٨٨ .

٤ - ان المصالح العرسية ترعب في ماء سكة حديدية من حلب الى
مسيكية .

وبالاضافة الى ما سبق ذكره فقد اعلن العرسيون عن رغبتهم استحالة
في السيطرة على خط سكة حديد الحجاز كذلك .

اعصرت ألمانيا المطالبات العرسية بالرغم من الممانعة التي حاصرت بها
أساليب صالحة لاجراء مفاوضات بشأن الوصول الى اتفاق حول الموضوع
لان انشغالات التي حاصرت بها اصحاب العرسية كانت محدودة وثابتة ويمكن
التفاوض على أساسها (١) .

والى جانب دعوته كل من فرنسا وألمانيا في اجراء مفاوضات لاجل
الوصول الى تسوية حول امثله فقد اظهرت الحكومة التركية نفسها
ابداً برحمة هذا الاتفاق الا انهم - العرسيون -

قد عقدت الحكومة التركية مع معاهدة بوجارس (١٠ ابريل ١٩١٣)
المرم على وضع نهاية للمعارضة العرسية بشارع السكك الحديدية في
آسيا الصغرى ووسدته بركبا العرم على الحصول على مساعدات من
العرسية لمرص بطوبير بركيب . ذلك لان الهرايم التي لحقت بالدولة
العثمانية مع حربها مع ايطاليا وحروب البلقان املت كاهل العرسية
التركية وبركها منه حوالة علاوة عن استهلاكها مقدار عجز طرق المواصلات
التركية عن الاداء لمطلبات الجهاد العصرية خصوصا في اوقات الحروب
والازمات .

رأفته الحجازية التركية الحصول على مزيد من امان سد مجرى
الطاهر عن طريق زيادة نسبة الضرائب الكمركية ، وت كان تقرير ذلك
الزيادة مشروطاً بموافقة ابدول الاوردية الكبرى ومن ضمنها فرنسا ، فقد
سحت تركية الى اقرب من فرنسا ومراسلتها لاجل الحصول على ذلك

(1) BUTTERFIELD, PP 42-43.

الزيادة ، كما وسعت في بعض الوقت الى الحصول على فرص من سوق
الغربية للمساهمة في سيطرة البحر ابيض في حراسها .

ولا كانت تلك اسائل مرسطة بشكل أو بآخر بقضية الشكك
الحديدة في آسيا الصغرى وقضية النعاهم الألماني - الفرنسي شامبا .
فقد سعت الحكومة التركية الى التوسط بين ألمانيا وفرنسا لمرص اتصال
الصغرى في الاعلى مشود على ساس اسعى لدى كل من اثت الألماني
واسك انشائي في محاولة لتقريب صفه اختلاف بينهما . وبطبيعة هذه
السياسة ارسلت الحكومة التركية حواد بك أحد وزراءها الى باريس
للتدخول مع الحكومة الفرنسية في مفاوضات في ذلك العهد .

وعقدت في برلين في ١٩ و ٢٠ اب ١٩١٣ وفي ٢٤ و ٢٥ و ٢٦ ايلول
من نفس العام اجتماع هذه بين الفرنسيين والألمان لوضع سيرة لاتفاق
بينهما حول لتزود المصلحة بالاستثمارات العامة بكل من الطرفين في
تركيا .

تمت التباحث الادبية في الاجتماع على شكل وفد برئاسة الدكتور
كبير والدكتور هلمرزش ، أما الوفد الفرنسي فقد برأه امارون بولير
أحد مدراء بنك فرنسا ، ونقد كان

BARON DE NEUFLEZ

معروفاً ان يقصر الاجتماع على حضور الوفدين الماليين الفرنسي والألماني
غير ان الاجتماع حصره في الواقع ممثلي عن وزارات الخارجية لكل من
ألمانيا وفرنسا وتركيا .

وتم خلال اجتماعات فريق الطلب على عدد من المشكلات التي كان
يجب حلها بلجميع من قبل صموية الطلب عليها واعطت تلك الاجتماعات في
النهاية سيرة اجتماعه بخلاف بين فرنسا والديابل فتمتاً مديهاية القرن التاسع عشر
تقريباً ، فقد تم التوصل في خلال تلك الاجتماعات الى عقد اتفاق سرية
وقعت في ١٥ شاط ١٩١٤ واعتبرت من أهم الاتفاقات السرية الدولية

التي عقدت قبل الحرب العالمية الأولى) •

وتورد هنا أهم النقاط التي اشتملت عليها اتفاقية سايكس بيكو ١٩١٤ المذكورة :

١ - الاعتراف بمنطقة شمال الأناضول كمسقط بلعود عرسى في الشؤون المتعلقة بالسكك الحديدية هناك •

٢ - الاتفاق على ربط سكة حديد بغداد بسكة حديد البحر الأسود المقترحة •

٣ - الاتفاق على عقد اتفاقيات بين الطرفين بشأن قضايا أمن بواسطة السكك الحديدية - أصبحت تلك الاتفاقيات الى الاتفاقية الأصلية عقب ذلك - في نفس الوقت الذي تم اتفاهم فيه على ان يتم إنشاء ميناء هيركاليا HERCALEA بواسطة شركته ألمانية - فرنسية •

٤ - اعترفت مصالح الألمانية بسوريا كمسقط بلعود عرسى خصوصا فيما يخص أمائل المتعلقة بحق فرنسا في مد سكة حديدية من طرابلس على البحر الأبيض المتوسط الى دير الزور • وعقدت اتفاقية بين شركته سكة حديد بغداد وشركته سكة حديد سوريا (الفرنسية) في ذلك الصدد واصبحت الاتفاقية الأخيرة الى الاتفاقية الأصلية •

(١) ان اتفاقية عام ١٩١٤ الألمانية - الفرنسية هي اتفاقية وقعتها المصالح المالية الألمانية - الفرنسية ولهذا السبب لم تعتبر من الاتفاقيات الرسمية بين الحكومتين الألمانية والفرنسية وذلك بالرغم من الموافقة الرسمية لحكومي ألمانيا وفرنسا على محتويات تلك الاتفاقية على شكل توقيع كل من المنيو بونسوت M. PONSOT وسفير فرنسا في ألمانيا وهرمون دورسبرغ HERR. VON ROSENBERG احد كبار موظفي وزارة الخارجية الفرنسية عليها • راجع HARLE. P. 249.

٥ - اعترفت المصالح الفرنسية بأن المناطق التي تمر بها سكة حديد
الأناصول وسكة حديد بغداد تعتبر مناطق للمعوز الألماني • وتم
الأعداء حول احبار مظنة حديده في شمال سوريا عبر كخط
فاصل بين مناطق المعوز العربي ولأدبيه لأجل اسعاد كل احتمالات
التي يمكن ان تحصل من اختكك محتمل بين المصالح الأدبية
والفرنسية في المنطقة •

٦ - التزم كل من اسك الألماني والسك الصيني بأحرام الحقوق المتعاقبة
لكل واحد منهما وعدم السعي بصورة مباشرة او غير مباشرة بقيام
بشي عمل من شأنه تعطيل أمر انشاء السكك الحديدية في تركيب
الاسيوية •

٧ - تم الاتفاق على اسمي بدل جهود دبلوماسية ومالية معرض ريادة
مذحولات تركيا لتسكيها من القيام تمويل مشاريع السكك الحديدية
في اراضيها على الأقل ، بالاضافة الى اتفاق انجنيين على مساعدات
من الحرية انتمائه معرض تمويل بعد مشاريع السكك الحديدية
التي امكنها الحصول على امتيازاتها من قبل أو التي سيحصل على
امتيازها في اسبق وذلك بسبب عادل السه التي تحصل عليها
الطرف الثاني من تلك المساعدات •

٨ - وافق السك الألماني على شراء كل ما يملكه السك الصيني من اسهم
وسندات في شركة سكة حديد بغداد والمؤسسات التابعة لها الى حد
٦٩٩٤٠٠٠٠٠٠ فرنك (١) •

وتمت الاتفاقية النهائية من قبل كل من الميسو سيرجنس
مساعد مدير بنك فرنسا والميسو كلابكا KALAPKA السكرتير العام

(1) BUTTERFIELD, P. 45; EARLE, P. 247-48; D. G.
P. VOL. 37: PP: 498-501:

لمت إحدى من الجانب الفرنسي من الجانب الألماني بعد وقع باريس
عنه الدكتور هون هلفريش .

والرغم من أن اتفاقية ١٥ شاط ١٩١٥ لم يكن معه ذات صفة
رسمية بين ألمانيا وفرنسا ، فإن الرأي السائد بين حكومي دولتين حبيبتين
وعبرهما من الحكومات على اعتبارها من الاتفاقيات الدولية التي تربط
الحكومتى الألمانية والفرنسية بصورة رسمية .

وقد بين هذا الموقف بخلاء من خلال مذكره تمت بها شروط بريس
BARON BEYENS سفير بلجيكا في برلين الى امستردام دافيون
DAVIGNON وزير الخارجية البلجيكي في ٢٠ شاط ١٩١٤
عندما تمت امستردام البلجيكي في تلك المذكره أنظار الحكومة البلجيكية
بصورة رسمية الى وجود الاعتراف والى أن الحكومة الفرنسية بصرها من
الاتفاقيات الدولية^(١) .

جاءت اتفاقية عام ١٩١٤ في صالح كل من ألمانيا وفرنسا ، فإن
المصالح الفرنسية حصلت على امبارك لم تملك حديدي في تركيا
الاسيوية لمسات بريد على الألفى من معدة بذلك خطر احتمال السيطرة
الألمانية على كافة طرق المواصلات في تركيا . والى جانب ذلك فإن الاتفاق
حول شراء البنك الألماني للأسهم والسندات الفرنسية في سكة حديد بغداد
أراح عن كاهل المصالح الفرنسية عناءاً مالياً ثقيلاً نظراً لرخص الحكومة
الفرنسية المواصل قبول طرح تلك الأسهم والسندات في اسواقه
الفرنسية .

وإذا كانت الاتفاقية مرسية لاطماع المصالح المالية الفرنسية ، فإنها
كانت في نفس الوقت مرسية للحكومة الفرنسية نفسها خصوصاً بعد

(1) DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENO
GRAPHISCHE BERICHTE, LEGISLATUR PER-
IODE, 1 SESSION VOLUME 291 P. 62746
BERLIN. 1913.

الموقف انجرح لدى وصف فيه قرب عبء الأمان - لاسي - روسي
حول مناطق الحدود في ايران وسكة حديد بغداد (اتفاق بوسدام) . فقد
اصبحت لفرنسا عبء امانه عام ١٩١٤ مع الامم مياستها حصصها
ومستغلة عن سببها الروسي في الشرق الأوسط (١) .

استعدت ايدلومانية والمصالح سببها الألمانية هي الأخرى من
الأمانه ، عند اعترفت فرنسا لاسيا في الانضمام لمناطق الحدود في الشرق
الأوسط شمال وسط وجنوب الامم بالاضافة الى شمال سوريا وودي
ايرافدين ، كك وحصلت المصالح امانه الألمانية على حق السيطرة الكاملة
على سكة حديد بغداد اى جانب صحتها انهاء المصارف الفرنسية بمشروع
ويوقف الأخير عن وضع المصالح والاعراب في وجه العمل الألماني .
أما الشرط الخاص بالتعاون الألماني - روسي لأجل تقدم المساعدة
المادية اى تركيا فكان يسمى بأنه لألمانيا ماهاهه فرنسية غير مباشرة في
بناء الاقسام المتبقية من سكة حديد بغداد .

لم يرحب كرم الامم وفرنسا بعبء امانه عام ١٩١٤ ، بل ان تركيا
هي الأخرى رحت بها ، وقد استلهم حال عليه بالأمر عن قوله لأميراته
انسكك الحديدية للبحر الأسود ولسكك حديد سوريا ، كما وان بعض
الاتفاقيه اعترت مانسه للحكومة العمانية كبادرة طيبة شير الى اتفاق
الدول الكبرى وتعاونها بشأن تركيا ، ذلك الاتفاق والتعاون ابدى كك
العاصمة العثمانية يطلبه من تلك الدول لمرص زيادة نسبة الصرائف
الكمركية في بلادها ، وعلاوة عن ذلك هالك سب آخر في تفسير قور

(١) اعطت حكومة القيصر موافقتها على انشاء فرنسا لسكة
حديد البحر الاسود ، غير انها حصلت تلك الموافقة مشروطة بقيام روسيا
بمد عدد من خطوط السكك الحديدية على حدود القوقاز قبل قيام
فرنسا بمد السكة وذلك لتأمين حمايه تلك المناطق - راجع
EARLE. P. 250:

م - ٨ سكة حديد بغداد

الحكومة النمساوية ورعايتها على الاتفاقة ، فقد وصفت الاتفاقية حداً لمص
المصاعب والحلقات التي كانت تمر على سبيل الاستمرار في مد السكك
الحديدية في آسيا الصغرى في الوقت الذي كانت برعب فيه تركيا رعبه
شديدة أمام تلك الاشاعات بالطرق لما كانت تقفده عليها من آمال في تطوير
اقتصادياتها وتوسيع بلادها .

وقد تم ترسها في ٣١ آذار ١٩١٤ مذكورة الى وزارة الخارجية
البريطانية بخبرها فيها بوجود الاتفاقية بصورة غير مباشرة ، فقد أكدت
المذكرة على ان فرنسا برعب في التعاون مع ألمانيا من أجل حفظ استقلال
الامبراطورية النمساوية (١) .

لأت الاتفاقية نوعاً من الانحدار في الأوساط البريطانية بالنظر لما سجد
الى فرنسا من أميازات في الشرق الأوسط ، ووقف اسير مارك سايكس
MARK SYKES أحد كبار المهنيين بشؤون الشرق الأوسط في
مجلس العموم البريطاني مطلقاً ان الوصف الحديد هو أسوأ من الوضع
القديم بالنسبة لبريطانيا ، وحذر نائب البريطاني الحكومة البريطانية
قائلاً :

"THE POLICY OF THE FRENCH FINANCE WILL
PRODUCE EVENTUALLY THE COLLAPSE OF THE
OTTOMAN EMPIRE.. TAKE THE PROPOSED LOAN
ARRANGED WITH THE FRENCH GOVERNMENT FOR
SOMETHING OVER 20,000,000 POUNDS IN ORDER TO GET
THIS, THERE ARE CONCESSIONS WHICH I CAN NOT
HELP FEELING ARE MORE BRAZEN AND MORE FATAL
THAN ANY I HAVE SEEN, THE EXISTING RAILWAYS
IN SYRIA MEANDER FOR MILES TO AVOID LEGITIM-
ATE PROFIT IN ORDER TO EXTORT A GUARANTEE..".

"IN PRACTICE, LOANS, KILOMETRIC GUARANTEE
MONOPOLIES, AND FINANCED NATIVE PRESS, MUST,

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 606-607:

WHETHER THE FINANCIERS DESIRE IT OR NOT, PAVE THE WAY TO ANNEXATION ”.

“THE OTTOMAN EMPIRE IS SHAKEN, AND THE COSMOPOLITAN FINANCIER IS NOW STAKING OUT THE LAND INTO SPHERES OF INTEREST. AN EMPIRE MAY SURVIVE DISASTER BUT IT CAN NOT SURVIVE EXPLOITATION. A COUNTRY LIKE TURKEY WITHOUT LEGISLATIVE CAPACITY, WITHOUT UNDERSTANDING WHAT THE ECONOMICS OF EUROPE MEAN, AND AT THE SAME TIME RICH, IS A LAMB FOR SLAUGHTER”(1).

لم توسع بود اتفاقية نشاط ١٩١٤ مد توحيها وحتى قيام الحرب العالمية الأولى موضع التعبد وديث بانظر للمعاوضات الألمانية - البريطانية التي كانت دائرة في تلك الفترة بشأن الوصول الى اتفاق ثنائي بينهما حول سكة حديد بغداد ، ذلك لان الاوساط ألمانية البريطانية بالرغم من معارضة التي ادتها حيال اتفاقية عام ١٩١٤ بين المصالح الألمانية والفرنسية ، استمرت في محادثاتها مع الماب لتوقع اتفاقية ثنائية في ذلك الشأن .

(١) يجب الملاحظة هنا ان السير مارك سايكس هو الذي حولته الحكومة البريطانية خلال الحرب العالمية الأولى مهمة التفاوض مع فرنسا بشأن تقسيم مناطق النفوذ بين الدولتين في الشرق الاوسط ، وهو نفسه الذي وقع مع زميله جورج بيكو G. BICOT المعاهدة السرية الشهيرة التي تحمل اسميهما (سايكس - بيكو) بشأن تقسيم سوريا ووادي الرافدين الى مناطق للنفوذ الفرنسي - البريطاني على التوالي .
لاحق مراجعته نص خطاب سايكس في مجلس العموم البريطاني . راجع
PARLIAMENTARY DEBATES HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 59. PP. 217-2189, LONDON 1914.

الفصل الثالث

روسيا والصكّة

كانت لدى روسيا ضد الدايه اسبابها الخاصة معارضة مشروع سكة حديد بغداد ، فروسيا ، بوجوده على أبواب ، ابرح ان ترفض ، كانت تنظر حلول الدايه لاحد حصتها من مركته ، وبهذا السب فإن محاوره الطبيب الألماني لاعاده من انبوب سم جعل في نظر الحكومة الروسية يد .

وهكذا بعد ان تطور العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية بين ألمانيا وتركيا بالاضافة الى التعاون العسكري بين الدولتين لم تكن من الامور التي بمقدور حكومة القيصر معالجتها وعدم الانصات اليها .

ولقد شعرت روسيا ضد الدايه ان ألمانيا لا ترغب فعند في زيادة وتقوية علاقاتها الاقتصادية مع الامبراطورية العثمانية ، بل انها تريد في الواقع اكتساب مناطق نفوذ ألمانية في تلك الامبراطورية حسب معايير بطرية أو خططه التوسيع الألماني نحو الشرق "DRANG NACH OSTEN" الامر الذي يعرفه مساعي روسيا من اجل تحقيق اطماعها في الوصول الى اياه الدافئة على الخليج العربي والبحر الابيض المتوسط ، ورأت روسيا في مشروع سكة حديد بغداد مانعاً يحول بينها وبين الوصول الى تلك الاهداف .

وللاعتبارات الحربية كذلك أثرها في تقرير سياسة الداء الروسي حيال مشروع السكة ضد الداء ، فإن روسيا كانت تعارض اي تطوير حديث في وسائل النقل والمواصلات في الامبراطورية العثمانية ، معجزة بأن طرق المواصلات والنقل الحديثة يمكن ان تستعمل في يوم ما ضد روسيا نفسها في حالة قيام براع مسلح بينها وبين تركيا .

وهكذا عارضت روسيا مشروع سكة حديد بغداد منذ اعلان
 اسلطان عبدالحميد عن رعيه في اعطاء امصار الألمانية امتياز مد السكة
 اى مد عام ١٨٩٩ تقريباً ، فقد شت الصحف الروسية في تلك الآونة
 حملة شديدة ضد المشروع واصفة اياه بالنصرف عبر الصديق من جانب
 ألمانيا ويكويه مؤزراً على امصار الاقتصادية الحيوية لروسيا في المنطقة ،
 ووصف المشروع كذلك في روسيا بكونه مائة خطيرة لمشاريع الكك
 الحديدية الروسية في القوقاز وللشروع الروسى لسكة حديد ايران
 بل وحتى لمشروع سكة حديد عبر سيري (١) .

والى جانب ذلك فإن تحقق فكرة ربط مشروع سكة حديد
 الاناضول بسوريا يصرب في الصميم الحلم الروسى الخاص بمد سكة
 حديدية من ارميا الى الاسكندرون انكون واسطة لربط روسيا بالياه
 اندالفة بصورة مستمرة طوال أيام السنة . أما القسم الخاص بوادى
 ايرافدن من مشروع سكة حديد بغداد ، فقد اظهرت روسيا معارضتها له
 لانه يفتح كما رأب أمام الاقتصاد الألماني أبواب اسواق الخليج العربى
 وايران وحتى افغانستان ويصح حقول النفط الثمينة في العراق تحت تصرف
 ألمانيا مما يشكل ضربة لحقول النفط الموحدة في حوض روسيا .
 ولكل هذه الاعتبارات صحت روسيا الى معارضة مشروع سكة حديد
 بغداد الذى رأب فيه خطراً يهدد اصلاحها ومصالحها الاقتصادية والحربية
 واعلماعها التاريخية في المنطقة (٢) .

(١) تم انشاء سكة حديد ايران من ميناء ريشت الى طهران على
 يد روسيا في ايلول ١٨٩٩ . راجع :
 RUSSIA'S TIGHTENING GRIP ON PERSIA. THE
 GLOBE AUGUST 14, LONDON 1899.

(٢) مثل السفير الروسى في لندن مرة عن موقف روسيا حيال
 سكة حديد بغداد فأجاب ان حكومته لم تعطف اسماً على المشروع لانها
 تشعر بانه يعطى لألمانيا سيطرة كبرى على آسيا الصغرى . راجع
 BR. DOC. VOL. 2: PP: 188-189.

وعندما أعلنت المادى الأولى للاتفاقية بين الألمان والاتراك حول
السكة ، عارضتها روسيا على أساس اصرارها بمصالحها ، فقد عارضت
روسيا مثلا الود الخاصه بدفع تركيا اثمان الكيلومترى للمشروع
محتجة ان فيه سبب للمحرية الضمانية الامر الذى قد يؤجرها عن الايعاء
بالتعويضات المفردة بروسيا أثر الحرب التركية الروسية لعام ١٨٧٧ (١) .

كما أكد روسا فى احتجاج قدمه لتركيا بواسطة ريبوفيف
ZINOVIEV سبرها فى القططية ان مشروع سكة حديد
بعداد عمر ما استه د طريق شمال ارميا ، الى الموصل وبغداد يضر
بهديداً لسلامة الروسية ، على ان السبب الروسى ما لست ان سحب الاحتجاج
عقب توقيع معاهدة حوص البحر الاسود عام ١٩٠٠ التى احدثت على بود
خاصه تمهدت بها تركيا بمد السكة عن طريق جنوب انقرة عبر حال
طوروس فأطه جعلت تم الى الموصل وبغداد مستعدة بذلك مد السكة عبر
اراضى شمال انقرة التى كانت روسيا يصرها من مناطق نفوذها الخاصة (٢) .

ثم رعى اتفاقية حوص البحر الاسود روسيا الا لقره من الرمن ،
فقد ادعت حكومة القصر فى كانون الاول ١٩٠١ على لسان فيته WITTE
وزير ماليتها ان اشاء سكة حديد بغداد من قبل اى مصالح أخرى غير

(1) THE GLOBE. JULY 28. LONDON 1899.

(٢) اعطت اتفاقية حوص البحر الاسود لعام ١٩٠٠ بين الاتراك
والروس امتيازات خاصه لروسيا ، فقد تعهد السلطان بعدم اعطاء اى
امتيار فى المستقبل فى شمال ارميا الى اشخاص لا ينتمون الى الجنسية
الروسية أو الى شركات لا يوافق فيصر روسيا على اعطائها مثل تلك
الامتيازات كما وتعهد باعطاء الروس الذى يحصلون على مثل تلك
الامتيازات نفس الامتيازات والشروط التى حصل عليها اصحاب امتياز
سكة حديد بغداد . واجمع

YOUNG, CORPS DE DROIT OTTOMAN. VOL. 4
P 84.

روسية يخبر تهديد لمصالح القيصر الامبراطورية ، وعاد فيه الى امثال ذلك
التصريح كره أخرى في عامي ١٩٠٢ و ١٩٠٣ .

ولم يكن يوسع روسيا آتذاك تحقيق ما جاء في تصريحات وزير
ماليتها ، فقد كانت روسيا تستغل كل ما يمكن استغلاله من اموالها في
مشاريع الباء والتعمير الداخليه ، وبهذا السب فإن فكرة قيامها بمد سكة
حديد بغداد لم تكن من الافكار التي يمكن للحكومة قامت بطر سروع ان
تحتجها بصورة حديثة ، ولكن من المحتمل ان تصريحات وزير المالية
الروسية أريد بها ملطه الحواطر في الخارج وتعطيل البر في عمليات
اتشاء السكة تماما كما حدث في مور عام ١٩٠٣ عندما أجبر نوبل باشا
وزير الخارجية الضمانية الحكومة الألمانية ان الحكومة الروسية طالبت
باعتطافها امتياز لمد خط للسكة الحديدية من فان WAN الى بغداد ،
اد كان من المعروف ان روسيا غير قادرة على تمويل مثل ذلك المشروع وان
المسألة لا تبدو عن كونها عادة عن مؤامرة أريد بها تحويف ألمانيا على
أساس قيام روسيا بساء سكة حديدية ماهرة لسكة حديد بغداد (١) .

ولم تكن الحكومة الألمانية عاقله عن الماوردات الروسية ، فقد شعرت
الايواسط الروسية الألمانية ان روسيا غير راحة في الواقع في المشاركة في
بناء السكة ، بل انها كانت تريد تدمير المشروع بكامله في نفس الوقت
الذي كانت فيه روسيا تطمع في الحصول على التأييد الألماني بشأن ماورداتها
وتشاطها في منطقة القلقان .

على ان السياسة الألمانية لم تكن لتميل آتذاك الى مساومة روسيا حول
القلقان لقاء تخليها عن فكرة مطارضة سكة حديد بغداد ، فإن ألمانيا لم تكن
مستعدة للتخلي عن حليفها انسا - التي كانت لها اطماعها في القلقان -
مقابل الحصول على الصداقة الروسية من جهة ولم تكن مستعدة لمساعدة
روسيا على خلق مناطق للنموذ الروس في القلقان من الجهة الاخرى .

(1) D. G. P. VOL 17: PP: 447-448:

عارضت روسيا سكة حديد بغداد معارضة عجيبة حتى ان بعض
الاسباب التي قدمها كأساس لمعارضتها كانت واهية فهناك مثلاً الادعاء الذي
قدمه ساسونوف SASONOW مساعد وزير الخارجية الروسي والذي
قال فيه ان مشروع السكة سيحدث مناهضة لمشاريع السكك الحديدية
الروسية وسوف يضر بمصالح المقاطعات اسحق للقمع في حوض روسيا
وانواع ان ذلك الادعاء لا يسد على أي دراسة للموضوع ، ذلك لان
مشاريع السكك الحديدية في تركيا لا يمكنها ان يضر بالمقاطعات الروسية
الحديثة المتجه للقمع بل بالعكس سوف يساعد على زيادة الانح
والرافعية في المنطقة .

أما الادعاء الخاص بأن روسيا سوف لا تشارك في الارباح الساحمة
عن سكة حديد بغداد أو ان طرق اتصالات الروسية سوف تنصرف من
اتمام المشروع ، فإنه هو الآخر ادعاء صعب ، اذ ان روسيا كان يوسعها
في أي وقت المناهضة في المشروع والحصول بالتالي على الارباح منه .
وبالاضافة الى ما سبق قدمت روسيا عدداً آخر لمعارضتها للمشروع
يقوم على أساس مناهضة لمشروع سكة حديد عبر سيبيريا ، وهذا العذر
صعب كذلك اذ لا يمكن سهولة تصور العلاقة بين مشروع سكة حديد
بغداد ومشروع سكة حديد عبر سيبيريا (١) .

غير ان روسيا كانت لديها علاوة عن هذه الاسباب الواهية اسباباً
أخرى وحيثه سرر معارضتها خصوصاً تلك الاسباب المتعلقة بالنواحي الحربية
والاستراتيجية ، فإن إنشاء سكة حديد بغداد يضر من اتجاه العسكرية
بهدوء للاطماع الروسية في الشرق الاوسط ويمكن استخدام انحط غلب
انتهاه كوسيلة بيد الحكومة العثمانية لاعراض نقل القطع واعتاد الحربي
الى جهات الحدود الارمنية عند الحاجة ، والمثل العملي الذي يصرح
دائماً لتبرير مثل هذا المطلق هو ذلك المثل الذي قدمته الحرب الروسية -

(1) BUTTERFIELD. PP. 29-30, BR. DOC VOL 6, PP
336-337, EARLE, P. 148.

المشائية عام ١٨٧٧ ، ولو كان بإمكان الأتراك نقل العربة التركية الخامسة والسادسة من دمشق وبعدها على التوالي بواسطة السكك الحديدية الى ميدان المعركة على الحدود الارمنية لكان من المحتمل ابعاد منطقة كارس من الوقوع بيد الروس أو دفع حصار ارضروم ، عبر ان لدى حدث هو عكس ذلك ، فالرغم من المحاولات التي بذلت في محاولة ايجاد اعرفين على الشبي السريع نحو مدار المعركة ، فأنهما وصلتتا متأخرتين ولم تستطعا الاشتراك فعلاً في المعارك الحربية (١) .

قدم السفير الروسي في باريس تقرير الى حكومته جاء فيه ان الحكومة الروسية سعي من نشر المرافد في طريق مشروع سكة حديد بغداد ابقاء تركي في حالة اسلخ وعدم الاستقرار ، وجاء في نفس التقرير ان السفير الروسي في القسطنطينية صرح بأنه يؤيد فكرة وضع خطة لعمد حلقه وصد بين سكة حديد بغداد ، وسكك حديد ايران التي تسيطر عليها المصالح الروسية (٢) .

على ان موقف الروس من شأنه ان ينافي بعض الاتهامات التي جاء في بعض تصريحات الروس ما يؤيد فكرة المشروع والسعي عن موقف المعارضة حياله ومن ذلك ما جاء في تحرير ان عام ١٩٠٦ في تصريح بولكوفسكي POLKEWSKY الكرنيير الاول للسفارة الروسية في لندن من ان روسيا مستعدة للسعي عن معارضتها للمشروع اسككة .

يقول سرفيلد BUTTERFIELD في كتابه «دبلوماسية سكة حديد بغداد» في محاولة غير مجيدة تصريح «سكك حديد الاول في اسفارة الروسية في لندن» ان «صرح الأخير ان لم يكن احتياطاً على

(1) DRAGE RUSSIAN AFFAIRS. P. 507 LONDON 1904.

(2) BR. DOC. VOL. 6: PP: 336-337:

المكترية الأولى الروسية ، فإنه كان محاولة عديدة أريد بها الحصول على
التأييد والمساعدة الألمانية لروسيا^(١) .

صرفت الحرب الروسية - اليابانية حكومه القيصر الروسي عن
التفكير في الشؤون الأوروبية والشرية بصورة خاصة لفترة من الزمن
وقد أدى اندحار روسيا أمام اليابان عام ١٩٠٤ الى ان يرجع الأولى نقواها
كرة أخرى نحو أوروبا والشرق الأوسط . غير ان حرب اليابان وثورة
عام ١٩٠٥ في داخل روسيا صدقت روسيا بشكل ملحوظ وحملتها تفكر
في السير على أساس سياسة ترمي الى انتهاج الإصلاح الداخلي ومحاولة
التعامل مع ألمانيا خصوصاً بعد ان رأت روسيا ان هناك ثمة معاديات بين
حلفائها فرنسا وألمانيا لفرض عقد تسوياته بشأن سكة حديد بغداد
وضعية مراكش^(٢) .

وحامت المحاولات الأولى في هذا المصالح عقب حرب اليابان ، غير
ان بينه وزير المالية الروسي غارص - بطراً للحالة المالية السيئة التي
كانت عليها روسيا عقب حرب اليابان - فكرة دمهها ازغولسكي
ISWOLSKI
وزير الخارجية مقترحاً اسامه الروسية في
مشروع السكة .

كان وزير الخارجية الروسي بالرغم من عدم تحله على فكرة
معارضة ألمانيا بخصوص مشروع سكة حديد بغداد يحدد فكرة اقتسام
المشروع مع المصالح الألمانية ، غير ان الصعوبات المالية الروسية التي
كانت تعده عن معاء بصورة مبره حملته يفكر بالاجاء صوب ألمانيا
محاولة الحصول على تأييدها للاطماع الروسية في ايران خصوصاً في

(1) BUTTERFIELD. P. 31

(2) BERNADOTTE. E. SCHMITT, TRIPLE ALLIANCE
AND TRIPLE ENTENTE PP 62-63. HENRY HOLT
AND COMPANY, NEW YORK 1934.

تلك الآوه التي سقت توقيع اعاقه عام ١٩٠٧ بين روسيا وانكلترا بشأن
اختسام مناطق النفوذ والسيطرة في ايران *

على ان النفوذ البريطاني الواسع النطاق في جنوب ايران ومنطقة
الخليج العربي كان يحير روسيا من الناحية الأخرى على انعامهم
والتفاوض مع ألمانيا حتى عقب توقيع اتفاقية عام ١٩٠٧ مع بريطانيا *

وهكذا كان وزير الخارجية الروسي يحاول تطبيق سياسته ذات
جدين في محاولاته للتغلب من كل من بريطانيا وألمانيا *

احترت وزارة الخارجية الروسية في تشرين الأول ١٩٠٦ وراية
الخارجية الألمانية بأنها ليست ضد مشروع سكة حديد بغداد وان من
انصب عقد اتفاقية بين روسيا وألمانيا بذلك الشأن اذا لم يطمأن الرأي
انعام الروسي بشأن ايران * واصحات تلك المذكرة التي كانت مديلة
بتوقيع وزير الخارجية الروسية بأن روسيا نزع في الطلب من ايران
عدم القيام بانشاء اى سكة حديدية في اراضيها بدون احدى موافقة روسيا
على ذلك واحتمت المذكرة سؤال ألمانيا عن موقفها اتجاه مثل تلك الخطوة
الروسية (١) *

سعت ألمانيا من جانبها الى عدم محاولة الاحتكاك والاختلاف مع
روسيا حول منطقة ايران بالنظر للاطماع والأمال القوية التي كانت معها
المصالح والسياسة الروسية عليها ، فحينما طلعت ايران مثلاً عام ١٩٠٦
من ألمانيا انشاء سكك الحاس في طهران آملت من ذلك الحصول على مساعدة
ألمانية تستخدمها لاصطاف النفوذ الروسي في بلادها ، ترددت ألمانيا في
اجابة ذلك الطلب واحترت الحكومة الألمانية وراية الخارجية الروسية
بأن ألمانيا ليست لديها اى مصالح او اطماع في ايران (٢) *

(1) D. G. P. VOL: 25 PP: 353-354:

(2) D. G. P. VOL 25 PP: 103-121; S. B. FAY, THE
ORIGINS OF THE WORLD WAR, VOL 2: P
267..

ويطعن هذه الروح احاث ودارة الخارجية الالمانية على مذكرة
تشرين الاول الروسية السالفة الذكر بأن كل ما ترع فيه ألمانيا في ايران
هو ان تكون التجارة فيها حرة ومفتوحة أمام الجميع في كل الاوقات (١) .
وكحواث على ذلك افرح ارهوسكى وزير الخارجية الروسي في
بداية عام ١٩٠٧ على الحكومة الالمانية عقد اتفاق ثنائي بينهما تسحب
روسيا بموجبها مدارسها لاقامه حدة كنه حديد بمداد مقبل اعراق ألمانيا
بالاطماع والمصالح السياسية واستراتيجيه والاقتصاديه روسيا في شمال
ايران (٢) .

غير ان الحكومة الالمانية لم تكن تعافله عن المحادثات التي يجريها
روسيا مع بريطانيا في خلال عام ١٩٠٦ وبداية عام ١٩٠٧ شأن ايران ،
فقد ست محاولات اتفاهم الروسيه - اسريطانيه شأن ايران قلقاً لدى
الاطراف الرسميه الالمانية التي كان بينهما مسجل التجاره الالمانية في ايران
نصفه عامه ومستقبل كنه حديد بمداد بصورة خاصه وذلك بالرغم من
عدم عقدها أي آمال سايه خاصه على ايران في ذلك الحين (٣) .

تظاهرت الساسة البريطانيه خلال عامي ١٩٠٦ و ١٩٠٧ بالدفاع عن

(١) D. G. P VOL. 25, PP: 231-234

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٢١ وما بعدها .

(٣) ظهر في ١٩ مارس ١٩٠٦ في إحدى الصحف البريطانيه
مقالاً يعلني عن احتمال عقد اتفاق بين روسيا وانكسرا حول المشاكل المتعلقة
بآسيا وايران وسكة حديد بمداد الامر الذي سبب بعض الدعر لدى
الامان وقام على اثره السفير الالاماني سائب بطرسبورغ بأخبار وزير
الخارجيه الروسي ان المام لا ترعب في رؤية اي امر يعرقل سير العمل
في السكة ، واحاث الوزير الروسي على الملاحظه الالمانية ان روسيا تقدر
المصالح الالامانيه في المنطقة ووعده بعدم عقد اي اتفاق حول سكة حديد
مداد بدون اعطاء الامان تفسيرات بذلك المصدر - رابع

THE STANDARD, MAY 19, LONDON 1906, BR. DOC.
VOL. 4, PP. 231-232:

فلزم بدون سكة حديد بمداد مفرحة عقيد اتفاق وياحى بين المائت
وبريطانيا وروسيا وفرنسا حول اسكة لعرص اقسام المشروع فيما بينها .
فمجد نيسر السى ١٩٠٦ قام السير ادورد كراي
EDWARD GRAY وزير الخارجية البريطانى بطرح فكرة تدويل
المشروع مقترحاً على روسيا وفرنسا ان يصا صوبيهما اى بريطانيا تحت
الامر سوية مع اديا على أساس ان يوحده كل من بريطانيا وفرنسا
وروسيا وجهات بطرهم ومطالبهم مائة بصورة موحدة مع اديا فى حالة
حدوث معاديات فى ذلك الخصوص .

ولم يكن انحكومه الاذيه معده ليعول تلك التمرحات البريطانية
لأنها تمنح واحدة ضد ثلاثة اطراف فى حالة احراء مثل تلك المعاديات
وشعرن اديا فى نفس الوقت ان الاصراع الروسيه السراية فى شمال
ايران ستكون عاجلا أو آجلا سب سراع روسى شديد مع بريطانيا بدون
الحاجه الى تدخل المائى فى الموضوع وقال الامير فون بولو
PRINCE VON BULOW وزير الخارجية الألماني فى هذا الصدد

حملته الساحرة السرويه (IL FAUT LES LAISSER CUIRE

DANS LEUR JUS) أى ما معاه دعهم ينصارعون فيما بينهم^(١) .

وسددهن سوه امون بولو فعلى آذار ١٩٠٧ جيسا ارسلت وزارة الخارجية
البريطانية مذكرة الى روسيا وفرنسا بطلبها فيها انها عبر مستعدة للنظر فى
أمر اقسام المشروع مع اى دولة أخرى الا فى حالة حصولها على حق
السيطرة على احره المتمد من حوب بمداد الى الخليلج العربى من الخطه .
نقلت الاوساط الرسمية الروسية مذكرة آذار البريطانية بالكثير من
المراة ، وقد اظهرت بريطانيا فيها عزمها بكل امانة على السماع عن

(1) FAY, VOL. 2, P. 268; BR: DOC: VOL 6: PP:
247-248. BUTTERFIELD P 32.

مصلحتها الخاصة وحليها هي امدادها الامر الذي لا يتفق مع الاقوال
البريطانية السابقة بشأن تدويل حصبة السكة .

وبدلاً من ان تسمى السياسة البريطانية الى محاولة ازاله هذا النقص
وتعاون العودة الى اكواب ما صدره من مكانة لدى روسيا ، بعدها سير
على سياسة الدفاع عن فكرة سيطرتها على القسم الجنوبي من السكة
والتأكيد على هذا الامر . ففي تشرين الثاني ١٩٠٩ اجبرت وزارة الخارجية
امبريطانية ووزارة الخارجية الالمانية بأن بريطانيا غير مستعدة لاعطاء تركيا
موافقتها على زيادة سه الضرائب الكمبركية على الواردات التركية أو ادا
رحت تركيا اعطائها حق البطرة على القسم الجنوبي من السكة بالطر
لاهمية وضرورة ذلك القسم بأنه لمصالح البريطانية (١) .

وعند رادت بريطانيا من اظهار امثال هذه التصريحات رادت
المصايقة بالنسبة لروسيا وأحدثت السياسة الروسية تميلاً شيئاً فشيئاً نحو
فكرة التوجه مباشرة نحو ألمانيا لتعاضد معها بصورة ثائية بدلاً من التعاضد
بصورة وباهية .

أحدثت بوادر الانحياز الروسي الجديد تظهر للعيان بصورة واضحة
عندما قام ازغولسكى في ٢٤ تشرين الثاني ١٩٠٩ بأخبار نيكولس
NICOLSON السفير البريطاني في سانت بطرسبورغ بأن انكلترا
انما تستخدم حقوقها المشروعة في محاولتها للحصول على السيطرة على
القسم الجنوبي من السكة ، واصاف وزير الخارجية الروسي انه ظالم
كان الحال كذلك ، فإن روسيا لديها الحرية الكاملة للقيام بقدر اتفاقية
مصلحة مع ألمانيا حول الاعسام الاخرى من السكة .

لم تنظر وزارة الخارجية البريطانية بعين الرضى الى الانحياز الجديد
للسياسة الروسية ، غير أنها لم تكن قادرة على تبريره في بعض الوقت

(1) BUTTERFIELD. P. 32.

ولهذا قام كراي وزير الخارجية اسريطسي بإبلاغ ارفولسكي في شربس
الثاني ١٩٠٩ بأن بريطانيا تسمح لروسيا - لم يطلب احد من بريطانيا
اعطاء الساح المذكور - بانقيام باحراء معاوضات مفصلة مع ألمانيا بشأن
الاقسام الشمالية من السكة شريطة ان لا تمن الامبيارات اسي سكن
لالمانيا ان تحصل عليها عقب المعاوضات المنطقة المتطيدة من ايران والتي
تم الاتفاق على حيادها بين مناطق القود الروسية والانكليزية بحسب
اتفاقية عام ١٩٠٧ بين روسيا وبريطانيا .

وهكذا وصلت نهاية لمكرة التفاوض الرباعي حول مشروع السكة
وتدويل المشروع باسمه (١) . وقد رعت ألمانيا في تلك الآونة في التفاوض

مع روسيا حول المشروع وفام الهر مترينج **METTERNICH**
سفير ألمانيا في لندن بصح الحكومة الألمانية بالتفاوض مع روسيا ولا على
أساس ان تلك الخطه هي احسن الخطط وعلى أساس ان بالامكان
التفاوض بصورة اسهل مع بريطانيا عقب التفاوض مع روسيا .

وكان مترينج يعلم علم اليقين ان روسيا لا رغب ولا يمكن
المساهمة في المشروع بصورة عملية بالنظر للاسباب المنطقية بأحوالها
المالية الضعيفة وبصح مترينج في مذكرته الحكومة الألمانية ان تعطي تأييدها
للإطماع الروسي في المنطقة مقابل سحب روسيا لاغترابها بشأن
مشروع السكة .

وكانت روسيا في الواقع كما تم ذكره ترغب في الحصول على ملك
التسويات واثار مؤولوها الى ذلك في عدة مناسبات .

قامت ألمانيا في بدايه عام ١٩١٠ باتخاذ خطوة جديدة بشأن التفاوض
مع روسيا بصورة مفردة والقضاء على أي بقية لمكرة التفاوض الرباعي
لدى الاخيرة . هي آدار ١٩١٠ اجبر الهر بورتاليس **FOURTALES**

(١) المصدر السابق ، ص ٣٢ .

سفير ألمانيا في روسيا وزير الخارجية الروسي أن نائب مدير إيران منطقة
حرة وأنها برع في الأسرار في خدمة مصالحها هناك على أساس
الاعتبار المذكور بدون أي اعتبار لبلدول والمصالح الأخرى وإذ ما كانت
روسيا برع في عدم بعض العروس بشأن سكة حديد بغداد فإن
ألمانيا مستعدة للتفاوض معها .

آخر ساسونوف SASANOV وزير الخارجية الروسي
عندما كان في برلين في بداية عام ١٩١٠ أهر بسمان هوليج
BETHMANN HOLLWEG امتر الأدي ان روسيا مستعدة
لرفع حد معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد وأنها مستعدة للقيام بمد
سكة حديد تربط بين سكة بغداد وبين مشروع سكة حديد إيران عن
طريق سكة حديدته نسد من حلقه عبر سربر وطهران وخافين وذلك
مقابل فام الاسا المراجع عن حقوقها المتعلقة بأسكتك الحديدية
والشرفاء في إيران (١) .

وهكذا أخذت البوار بشأن انقضاء الأمان - الروسي الموعود برداد
وصوحاً شيئاً فشيئاً وفي خلال عام ١٩١٠ شهدت العلاقات السياسية بين
البلدين شحاً ملحوظاً كن العرض من وضع حيلة لتفاهم بينهما حول
إيران وسكة حديد بغداد واستمرت المحادثات قائمه حتى عهد الإنقاضي
النهائية في تشرين الثاني ١٩١٠ .

حصل الاتفاق النهائي بين البلدين أثناء الزيارة التي قام بها القيصر
نيقولا الثاني قيصر روسيا الى ألمانيا ومثل انحاب الألماني في المحادثات
علاوة عن القيصر نفسه وزير الخارجية الألماني أهر كيدرلان
HERR VON KIDERLAN ومثل انحاب الروسي علاوة عن القيصر
ساسونوف وزير خارجه روسيا .

(١) المصدر السابق . ص ٣٣ .

وظهر للعلن مد يد الانجذاب بين الجانبين ان حد ثمة معرى
سياسى للقاءات بين القصر الألمانى وقصر القصر الروسى ، حيث تم
التي كانت سم في قصر بوسدام POTSDAM وقامت المباحثات
الأوربة تقدم عدد من المساهمات والمقالات عن معرى تلك الاجتماعات
واستأجبت انى يمكن ان يؤدى إليها الى اسبابه وذلك الى ان أعلن بصفه
رسميه فى ٤ شربس سبى ١٩١٠ ان القصرين ووزيري خارجيهما قد
وصلوا الى صفا اتفاق بشأن سكة حديد بغداد وايران .

نص الاتفاقية فى صى الكمالات ان سم اعلانها بصورة رسميه عقب
رئت تاريخ يوم بصر . وسكن احداث امثال التى سم الاتفاق عليها
فى اتفاقية بوسدام - كما دعب سسبه الى القصر ادى تم توقيعها فى
فى القاط التايه :-

١ - اعتراف باب سيطرته القصور الروسى فى شمال ايران سم سم
تحددتها بموجب الاتفاق الروسى - البريطانى عام ١٩٠٧ .

٢ - يهدف اسباب بعدم سمام باسمى للحصول على امتيازات للسكك
الحديدية واطرق والاتصالات الكهربائية أو غيرها من وسائل
الاتصال فى المنطقة .

٣ - اعترفت روسيا بحقوق السك الألمانى فى سكة حديد بغداد ووافقت
على سحب كل معارضتها الدبلوماسية بالسبه للمشروع وسسبه
لمساهمة وأمن المال الاجنبى فيه .

٤ - وافقت روسيا على اتمام الاتصال السريع مع الحكومه الارابيه
لمرض الحصول على امتياز لمد سكة حديدية من طهران الى خابن
بمعرض ربط مشاريع السكك الحديدية الروسية فى ايران بمشروع
سكة حديد بغداد عن طريق خابن وذلك عقب قيام شركة سكة
حديد بغداد بمد الخط الفرعى ادى من عليه امتياز عام ١٩٠٣
م - ٩ سكة حديد بغداد

من نقطة على نهر دجلة الى خاتقين^(١) .

٥ - اذا مثلت روسيا لب ما في ماء حط طهران حقيق المقترح ، فإن
بامكان المصالح الامانة معها ان تقوم بمحاولة الحصول على
الامتياز لنفسها .

٦ - تم الاتفاق على اسم « بابه » اسم امسوح ،
THE OPEN DOOR POLICY
الاقتصاد في اسطقه

ووافق روسيا على عدم اتحاد اي احراقات بمحاولة عرفه سير
اسحاره الامانة في ايران واتفق انطاس كدك على وحب
حصولهما على نفس اساطله والامتيازات في الحط المقترح مده من
دجلة الى طهران عبر خاتقين^(٢) .

يصح عقب تحليل ما جاء في اتفاقية بوتسدام ان روب حصلت على
مافع عديدة من حراء الانفاقية ، فإن سكة حديد بغداد كانت سائرة في
طريق العمل لاسحارها بالرغم من المعارضة الروسية ولهذا فقد حصلت
روسيا على الشيء الكثير من حراء المناقص حول السكة مع ألمانيا والحصول
على امتيازات ماء سحب مزارعتها مشروع لم يكن مقصودها ايقاف
العمل فيه .

وانواع ان اساطم الانامي - الروسي حول موضوع السكك الحديدية
في ايران ووادي الرافدين فتح أمام التجارة الروسية ماعد بانتهاء بغداد

(١) راجع المادة الثالثة من امتياز سكة حديد بغداد .

(٢) للرجوع الى بصوص اتفاقية بوتسدام راجع

(3) DR. JOHANNES. DR. KLAUS HOHLFELD.
DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK
UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART.
EIN QUELLENWERK FUR DIE POLITISCHE
BILDUNG UND STAAT BURGERLICHERS.
BAND 1. DOKUMENT 97, P. 138. DOKUMENTEN
VERLAG. HERBERT WENDLER AND COMPANY,
BERLIN 1956.

وانصرة والخليج العربي وبالتالي نحو الهند وآسيا اذاته للبحر الابيض
المتوسط عبر الموصل وحلب والساحل السوري .

وقد لاقى بعض دلت التفاهم فولا لدى بعض الاوساط الارستقراطية
الروسية التي رأت في محدوده الغرب من الامبراطورية الألمانية سداً جديداً
بدعم احكام الارستقراطية المصمغ في روسيا .

أما الاتفاقيه بالنسبة لآسيا فقد كانت نصراً دبلوماسياً كبيراً ، فإن ألمانيا
التي لم تكن لديها التقيـه الكثير في ايران لم يحسب ابدأ في الاعتراف
بروسيا بمرکز ومناطق القود التي كانت بحكومه سانت بطرسبورغ في
قوله المعجم . ومهما يكن من أمر فإن ألمانيا حصلت لنفسها بموجب الاتفاقية
حريه التجارة وعدد من الاميازات في ايران وفتح الأسواق الارابيه ثم
استعانت الألمانية كما وانها حصلت على تفهيد الحكومه الروسيه باعقاب
معارضتها مشروع سكه جديد بعداد ، تلك المعارضة التي حالها سطل
ايدلومسيه الادبيه وانصها واني كانت في بعض الوقت تشجع غربا على
الاستمرار في معارضتها للمشروع .

لم تكن اتفاقية بونسدام من الاعايبات التي يمكن للدول الأخرى
اهمالها ، فإن اتفاقية لها مثل تلك الأهمية تكون دائماً معرضاً للتطبيق والاحقاد
وحيات اسطر شأنها ، وقد استغلت تركيا كثيراً من الردود اتفاقية بونسدام
على أساس ان الاتفاقية المذكورة أهملت تركيا والحقوق التركييه في منطقه
اد أنها رأت ان الاتفاقية فيها عدم اكتراث للبياده لثمانيه على بعض
المناطق التي تشملها الاتفاقية كمطعمه وادي ابراهيم مثلا التي كانت لأرب
تحت السيادة العثمانية آنذاك .

وحلفت الألمانية لدى الأوساط العربيه بوعاً من الحيرة والتفكير بشأن

باته روسيا انحاء فرنسا وبريطانيا وصرح اسيو هانوتو HANOTAUX

(1) STENOGRAPHISCHE BERICHTE, 12, LEGISL-
ATUR PERIODE, 2 SESSION, VOL. 226. BERLIN
1911.

أحد وزراء الخارجية الفرنسية السابقين بأن معاهدات بوتسدام خلقت وصفاً جديداً بحر فرنسا على السائل عما إذا كانت روسيا قد تخلت عن حلف الوفاق الثلاثي^(١) .

وعاجلت بعض الأوساط الرسمية العراقية بوتسدام ذلك . واعتقد المسيو جاوريس JAURES أحد النواب الأسرائيليين الفرنسيين أن اتفاقية بوتسدام ستأتي تهديد قوي لفرنسا وسلم في أوروبا . وقال النائب جاوريس في خطبه له أمام مجلس النواب الفرنسي مهاجماً فيها سياسة الحكومة الفرنسية حيال الكه موجهاً الكلام إلى اسبوشون وزير الخارجية الفرنسي .

"WHAT IS THE SITUATION IN WHICH YOU FIND YOURSELF ? YOU ARE GOING TO BE FACED, YOU ALREADY ARE FACED, WITH A FAIT ACOMPLI, A RUSSIO - GERMAN CONVENTION ON THE BAGHDAD QUESTION WHAT DO YOU PROPOSE TO DO ? WELL, YOU MAY PURSUE AN INDEPENDENT COURSE AND CONTINUE TO OPPOSE THE BAGHDAD RAILWAY. IN THAT EVENT YOU WILL BE IN THE UNENVIABLE POSITION OF OPPOSING GERMANY IN AN ENTERPRISE IN WHICH RUSSIA - WHOSE INTERESTS ARE MORE DIRECTLY INVOLVED - HAS GIVEN HER SUPPORT. OR ON THE OTHER HAND YOU MAY SUBSCRIBE WITH GOOD GRACE TO THIS ENTERPRISE WHICH RUSSIA COMMENDS TO YOU WHAT THEN WILL BE YOUR SITUATION ? FOR SOME YEARS FRANCE HAS SUCCESSFULLY RESISTED THE BAGHDAD RAILWAY. IF DURING THIS TIME WE HAVE SULKED AT THE ENTERPRISE, IT WAS NOT OF OUR OWN CHOICE BUT OUT OF REGARDS FOR RUSSIA, BECAUSE RUSSIA BELIEVED HER INTERESTS TO BE MENACED IN SHORT WE ARRIVE AT THIS PARADOX. YOU HAVE CREATED AN

(1) W. M. FULLERTON, PROBLEMS OF POWER, P. 171. NEW YORK 1915.

EXTREMELY DELICATE SITUATION BETWEEN FRANCE AND GERMANY BY OPPOSING THE BAGHDAD RAILWAY, AND NOW IT IS THE SAME RUSSIA, WHICH WITHOUT PREVIOUSLY CONSULTING YOU, PLACES AT THE DISPOSAL OF GERMANY THE MORAL ADVANTAGE OF COMPELLING YOU TO ACCEDE TO THE BAGHDAD RAILWAY(1)

أما بالنسبة الى بريطانيا ، فقد اذارت احبار معاديات بوندسدام اهتماماً شديداً من قبل الاوساط العامة البريطانية ، وبظهر مقدار الاهتمام البريطاني في الموضوع في ان الصحف البريطانية كانت اسبق الصحف العالمية في الاشارة الى معاديات بوندسدام وفحواها ، فقد نشرت صحيفة الايمنج تايمس THE EVENING TIMES اللندنية أول مقتطفات شررتها الصحف العالمية من الاتفاق الذي عقد في بوندسدام والذي بقيت محتوياته سرية حتى ذلك الوقت(2) .

وفي مجلس العموم البريطاني هاجم لوييد جورج روسيا هجوماً مرّاً منهما ايها النحلي عن
LLOYED GEORGE
حلفاءها وسعداتها الدبلوماسية(3) .

والظاهر ان الاوساط الحكومية البريطانية التي لربما كانت على علم سابق بيات روسيا بشأن الاتفاق مع ألمانيا ، لم تكن مسجوة جداً من الاتفاق الذي تم بين الروس والالمان ، فقد احاط السير ادورد كراي على

(١) الرجوع الى نص الحظية

JOURNAL OFFICIEL DEBATS PARLEMENTAIRES, CHAMBRE DES DEPUTES, P. 33-34 JANVIER 13. PARIS 1911.

(2) EVENING TIMES, JANUARY 9. LONDON 1911.

(3) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS, FIFTH SERIES, VOL. 21, PP. 241-244. LONDON 1911.

استحوذ وجهه الى في مجلس العموم البريطاني بشأن اتفاقية بوتسدام
فانه لا يرى داعياً للحوار والرعب من جراء ذلك الاتفاق .

ولم يحل مجلس العموم البريطاني من عدد النواب المدافعين عن
الاتفاق ومن حملة هؤلاء النائب بـيكرز جيل PICKERS GILL
الذي قال في خطبة له في المجلس :

I CAN NOT UNDERSTAND THE POLICY OF CONTINUED ANTAGONISM TO GERMANY, EX PRESIDENT ROOSEVELT RECENTLY GAVE MUCH ADVICE TO OUR FOREIGN MINISTER AND AMONGST OTHER THINGS HE SAID THAT THE PRESENCE OF GERMANY ON THE EUPHRATES WOULD STRENGTHEN THE POSITION OF GREAT BRITAIN ON THE NILE . THE ACTION OF RUSSIA AT THE RECENT MEETING OF POTSDAM HAD BROUGHT MATTERS TO AHEAD AND I HOPE THE FOREIGN OFFICE WILL APPROACH TURKEY WITH A VIEW TO ARRANGING FOR THE COMPLETION OF THE BAGHDAD RAILWAY WHICH MIGHT BE AGREEABLE TO TURKEY, GERMANY AND OUR SELVES(1)

ثم نكس القاط التي تم التوصل اليها بين ألمانيا وروسيا بموجب
معاهدات بوتسدام سوى اتفاق مدني بين الطرفين ، ولهذا السبب استمرت
الاتصالات والمعاهدات بين الحائرين لمرص التوصل الى عقد الاتفاق النهائي
بينهما .

في خلال الاسابيع الاخيرة لعام ١٩١٠ والاشهر الاولى عام ١٩١١
حررت معاهدات ألمانيا - روسيا بشأن التوصل الى عقد اتفاق خاص
بالشرق الاوسط وسكك حديد بغداد على أساس القاط المتفق عليها في
بوتسدام .

وقد تأخرت نتائج المعاهدات المذكورة عن الظهور نتيجة لمساعى
بريطانيا المستمرة لمجملولة دون ازدياد النفوذ الألماني في ايران ولرعتها

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٨٢ - ٨٥ .

الخاصة بالاشتراف أو بالاشتراك في الاشتراف على القسم المتد من بغداد
الى الخليج العربي من السكة . كما وان بشر صحيفة الامس ، يمس
البريطانية مقطعات من الامور التي حوتها اتفاقية بوندسدام السرية اثار
خوفاً من انشك وعدم الثقة بين ألمانيا وروسيا ، اد اعقد كل من الطرفين
بأن الطرف الآخر هو السب في شر بنت انصوص اسريه^(١) .
غير ان المفاوضات استمرت بين الطرفين رغم كل شيء ووضعت
اصيحه السهائيه للاتفاق الالمانى - الروسى في شهر تموز ١٩١١ وتم
التوقيع على ذلك الاتفاق السهائى في ١٩ آب ١٩١١ .

ويحتوي الاتفاق السهائى على أهم انقضاء التي حانت في اتفاقية
بوندسدام السابقة فقد سجلت ألمانيا عن اطماعها في الحصول على امتيازات
دات صيغ اقتصاديه - سكك حديدية ، تلغراف ، طرق مواصلات ...
البحر - في انقسم انحصص للنفود الروسى في ايران واشادت نفس تلك
الاتفاقية الى خط حديدى محتمل الاشياء على يد المصالح اوروبية من
مهران الى الحدود العربية لايران (حافين) واشادت كذلك الى احتمال
ربط الحد المذكور بانقسم الالمانى لسكة حديد بغداد .
أما روسيا فقد مهدت من جانبها عدم شر الفترات في طريق بناء
سكة حديد بغداد أو في طريق صناعة رؤوس الاموال الاحيه في ذلك
المشروع .

وهكذا تخلت روسيا عن معارضتها لمشروع سكة حديد بغداد فاصحه
بذلك المجال لتنفذ الاتفاق الالمانى - الروسى بشأن السكة من جهة
الاتفاق الالمانى - البريطانى بشأنها من الجهة الاخرى .

(١) غنعتب الاوساط الرسمية الالمانية ان روسيا قامت عمداً
بإداعة صصوص الاتفاقية بحرض طائفة بريطانيا بان الاتفاقية لا تحوى
على أى صصوص تضر بمصالحها . راجع .
FAY, VOL. 1, P. 275.

الفصل الرابع

بريطانيا والسكة

يحدد القول منذ البداية في هذا الفصل ان موضوع سكة حديد بغداد كان يمس منذ البداية وبصوره مباشرة المصالح والوجود البريطاني في الهند والخليج العربي والشرق الاوسط .

فقد اعترفت بريطانيا الخليج العربي والمطقة التي تحيط به كحزام للامان بحمي بواسطة القوة البريطانية على الهند من كل تدخل اجنبي أو مصالح اجنبية تحاول الدخول الى منطقة الهند جوهره التاج البريطاني انذاك^(١) .

وهكذا اعترفت بريطانيا مشروع سكة حديد بغداد كموضوع من مواضع الخليج العربي ومشكلته من مشكلاته وكطريق مختصر من أوروبا نحو الهند ، ولكن ذلك الطريق المختصر لم يكن بريطانيا ، بل كان كما وصفه جاسترو JASTROW : طريق مختصر نحو الهند عبر انه طريق مختصر من برلين وليس من لندن . .

"IT IS A SHORT CUT TO INDIA, BUT IT IS A SHORT

(١) دراسة خاصة حول أهمية ومعنى الخليج العربي بالنسبة لبريطانيا آنذاك . راجع

G. KREBS, DIE DEUTSCHE BAGHDAD - BAHNPOLITIK, PP. 67ff; THE CAMBRIDGE MODERN HISTORY VOL. 12. P. 499 FIFTH EDITION 1934, FREASER. THE SHORT CUT TO INDIA LONDON 1909; ONCKEN, DIE SICHERHEITS INDIENS. EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELT POLITIK BERLIN 1937

CUT FROM, BERLIN, AND NOT FROM LONDON(1)

وعلى هذا الأساس قامت روح السياسة البريطانية اعطاه للخط
والتي أحدثت ترداد حدة بصورة تدريجية مرور الزمن خصوصاً بعد ان
رددت الأقواء وجود سياسة ألمانية خاصة بالتدخل في الشرق مبهمة على
أسس مبدأ لسانه ألمانية عامة بهذا الصدد دعى لسانه « النوع نحو

الشرق DRANG NACH OSTEN

فبعد تراجع بريطانيا اترسى عن المفاوضة مع ألمانيا حول السكة
بعد حصول الأخيرة على امتياز عام ١٩٠٢ بفترة وجيزة اجاب اللورد
لانسدون LORD LANSDONE وزير الخارجية البريطاني في ٥
مايس ١٩٠٣ رداً على سؤال وجه له في مجلس اللوردات بشأن سياسة
وحدة سياسة البريطانية في الخليج العربي وموضحاً ان بريطانيا لا تسمح
- سواء بحثت في مفاوضات مع الألمان أم لا - لأي احصى بتوطيد تجارتهم
في تلك المياه عن طريق اقامة قواعد تجارتهم وموانئ هناك وجاء في رد
الوزير البريطاني ما نصه :

"I DO NOT YIELD TO THE NOBLE LORD LORD
ELLENBOROUGH - IN THE INTEREST WHICH I TAKE
IN THE PERSIAN GULF OR IN THE FEELING THAT
THIS COUNTRY STANDS WITH REGARDS TO THE
NAVIGATION OF THE PERSIAN GULF IN A POSITION
DIFFERENT FROM THAT OF ANY OTHER POWER
THE NOBLE LORD ASKED ME FOR A STATEMENT OF
OUR POLICY WITH REGARDS TO THE PERSIAN
GULF . I THINK THAT I CAN GIVE HIM ONE IN A FEW
SIMPLE WORDS IT SEEMS TO ME THAT OUR POLICY
SHOULD BE DIRECTED IN THE FIRST PLACE TO PRO-
TECT AND PROMOTE BRITISH TRADE IN THOSE

(1) JASTROW, MORRIS THE WAR AND THE BAG-
HDAD - RAILWAY THE STORY OF ASIA MINOR
AND ITS RELATION TO THE PRESENT CONF-
LICT, P. 100. LONDON 1917

WATERS, IN THE NEXT PLACE I DO NOT THINK THAT HE SUGGESTS, OR THAT WE WOULD SUGGEST, THAT THOSE EFFORTS SHOULD BE DIRECTED TOWARDS THE EXCLUSION OF THE LEGITIMATE TRADE OF OTHER POWERS, IN THE THIRD PLACE I SAY IT WITHOUT HESITATION - WE SHOULD REGARD THE ESTABLISHMENT OF A NAVAL BASE, OR OF A FORTIFIED PORT IN THE PERSIAN GULF BY ANY OTHER POWER AS A VERY GRAVE MENACE TO THE BRITISH INTEREST AND WE SHOULD CERTAINLY RESIST IT WITH ALL THE MEANS AT OUR DISPOSAL, I SAY THAT IN NOMINATRY SPIRIT BECAUSE AS FOR AS I AM AWARE NO PROBLEMS ARE ON FOOT FOR THE ESTABLISHMENT OF A FOREIGN NAVAL BASE ON THE PERSIAN GULF(1)

وافترن • مركب مصر حفظ سلامة الهند البريطانية • موسوع
 اردباد • الخطر الشرقي الألماني • ليكون شعوراً بريطانياً عاماً معادياً
 لمشروع سكة حديد بغداد بحدود الأسان لدى رجل الشرع البريطاني
 والادوات السياسية وحتى الدوائر البحرية في لندن •

وبعاطب دعة بريطانيا في حفظ سلامة الطريق نحو الهند من
 الوفود بعد أحسن دحين ، فإن هناك عامل آخر في تحديد وجهه النظر
 البريطانية اتجاه المشروع وهذا العامل هو حفظ المراكز التجارية الهامة
 في وادي الرافدين • فقد احتكرت بريطانيا منذ القرن الثامن عشر أغلب
 بحارة تلك المنطقة ولم يكن من السهل نالسه لها السواح لعرب بصاعتها
 هناك خصوصاً بعد أن أحدثت أمكابه وأهمه السورول بالظهور على صعيد
 العالم منذ نهاية القرن التاسع عشر وماتت بريطانيا تذل المساعي في
 الحصول على حقوق استعمال منطقة امار الموصل المنطبة •

(1) PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF LORDS
 FOURTH SERIES, VOL. 121, PP 1347 1348
 LONDON 1903.

ومهما يكن من أمر فإن بريطانيا سارت على سياسة إيجابية حيال مشروع سكة حديد بغداد الألمانية في الدانة ، فلم تظهر معارضة كبيرة له عندما أحدثت الدوائر الألمانية بالاهتمام بالمشروع وحيثما أحدثت بالسمي لدى الدوائر العثمانية للحصول على تنازل لعميد .

فقد رأت بريطانيا في انداياه ان من الصعب عرقلة المشروع عن طريق مع ألمانيا من اتحاد البكوت كعقبة محتملة لانتهاه السكة في تشرين الثاني ١٩٠٢ عقد في لندن مؤتمر بين ممثلين من وزارة الخارجية ووزارة البحرية ووزارة الحرب وحكومة الهند ثم الاتفاق فيه على رأى موحد بشأن السكة وجاء في نص الاتفاق بين تلك الجهات لاكثر من ان من الاصوب عدم معارضة مشروع سكة حديد بغداد ، وان من واجب بريطانيا ان تعمل خير ما في وسعها للمساعدة في انشاء والرقابة عليه وعلى مهائنه في الخليج العربي (١) .

يتضح مما سبق ذكره ان الدوائر الرسمية البريطانية اظهرت في بداية الامر شعوراً حياً حيال المشروع ، ومن الناحية الأخرى نجد ان الدوائر الألمانية نفسها كانت في خلال فترة التفاوض مع الحكومة العثمانية ، تتفاوض على أساس مشاركة بريطانيا محتملة في المشروع . ذلك لأن المطالب التي بادت امداك بها المصالح البريطانية كأساس لقول مساهمة في المشروع لم تكن بالشك الذي يصح من مشاركتها مع ألمانيا في سعيه .

فقد رأى اسير ارنست كاسل
SIR ERNEST CASSEL
مدير البنك الوطني التركي
THE NATIONAL BANK OF TURKEY
وأحمد مدراء بنك انكلترا
BANK OF ENGLAND

خلال محادثاته التي اجراها مع الدكتور كيمير مدير البنك الألماني ان

(1) BR. DOC. VOL. 2: PP: 187-188

هذا فمبين بحسب الاتفاق عليهما كأساس للمناقشة سرعته في
المشروع .

١ - ان نعتبر سكة حديد بغداد قسما من سكة حديد الاناصول وعلى
اساس ذلك نعتبر تلك السكة قسما من حصة المانيا الكاملة في
المشروع .

٢ - ان لا يؤثر هل الحصص بين ذويه وأخرى على القواعد العامة التي
يوضع لمراقبته على الشروع في اسدايه (١) .

ولكن كان موقف بريطاني حذره مؤيد لمشروع الأمان ،
فانه ما لبث ان عدل صوره ، ما حثه على وضع اعدائه عام ١٩٠٣ بين
الأمان والائتراك شئ من حذره بمقدار ونارت ضد امانه عام ١٩٠٣
صحة كبرى في الصحافة واسرطان البريطاني ضد مشروع الأمان مطالبه
الحكومة البريطاني بالاعتناع عن المسألة في المشروع بصورة تامة .
وإذا انشأ حملة التي تارت ضد المشروع احرر اللورد بلفور BALFOUR
رئيس الوزراء البريطاني على التصريح بعدم امكانه وحوار مساعدة بريطانيا
في المشروع في تلك الظروف الراهنة آنذاك (١) .

وهكذا بدأت فترة انصراف سواك التايه على اعداده عام ١٩٠٣ والتي
سرت بالمعارضة البريطانية لمشروع سكة حديد بغداد ، وكانت تلك
الفترة بالسنه بريطانيا في الحقيقة فترة الترف التي املتها عليها الصلوة
فلم يكده العمل ينتهى من ما القسم الاول من السكة - تشرين الاول
١٩٠٤ - حتى توقف العمل في ما بقية الاجزاء بسبب الصعوبات المالية
التي واجهها شركة سكة حديد بغداد وبسبب عجز الحكومة العثمانية
عن الايلاء بتعهداتها الخاصة بدفع الصلانات المالية للمشروع خصوصاً بعد

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ١٨٢ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ص ٢١٧ - ٢٢٠ وكذلك

ان قامت بريطانيا برخص تلك تركيا الخاص بزيادة به الضرائب
التركية الضمانية على وارداتها .

لم يسي سياسة البريطانية اهدافها في تلك الفترة على أساس
مصادره مشروع السكة بل على أساس حياز كل من بلاد ورك
صورة تدريجية على قول انشاركه احديه البريطانية في المشروع فربطه
ان تقدم كل من تلك الحكومتين بمسبها بمروص في الحكومة البريطانية
تعرض فيها على بريطانيا مثل تلك المشاركة .

لم يكن الصحافة والبرلمان البريطاني استوديين وجيدين في
موضوع احراز الحكومة البريطانية على التراجع عن فكرة انضمامهم مع
ألمانيا ، فان هناك عدد من المصالح المالية الهامة التي اجبرت الحكومة
البريطانية على التراجع عن موعدها الاول .

بعد حصلت المصالح المالية البريطانية عام ١٨٨٨ وبموجب الخطه
التي رسمتها ادارة الدين عام الضمان لاجل تطوير طرق المواصلات في
تركيا على امتياز لاستغلال حديد سكة حديد سمره - عايدين وعلى حقوق
أخرى مختلفة خاصة بمد فروع تلك السكة الى عدة اماكن في تركيا .
وارضت هذه الامارات بقره من ارض صاحبها البريطاني ولم
يظهروا اى عداا للمساعي المالية الخاصة بسكة حديد الاباضون ، غير
ان تلك المصالح البريطانية ما شئت ان عبرت موعدها وطلبت حماية
الحكومة البريطانية بها خصوصا عندما أحدثت المفاوضات الخاصة بمشروع
سكة حديد بغداد بين الامان والأتراك تأخذ طابعها النهائي اشر بقرب
الاعلان عن اعطاء الامان امير مد اسكه . وعلاوة عن ذلك فقد خفت
مصالح البريطانية السجيرة على تركه سكة حديد سمره - عايدين ان
يعوم المصالح المالية تطوير مواىء حدر مات والاسكندرون ومرسيه
على جانب ماء سمره الامر الذي شكل

MERSINA

بالتيعة تهديداً لحط سكة حديد — مره — عايدين ويقلل من نسبة النقل فيه .

ولما كانت المصالح المالية البريطانية مثله مثلاً يوماً في اسرلسان البريطاني ، فإن من السهل تصور الدوافع الحثيئة التي دفعت أعضاء البرلمان البريطاني الى مهاجمة «عاق» عام ١٩٠٣ والإعلان عن عدائهم للمشروع الآتية (١) .

(١) لعبت شركة ملاحية دجلة والفرات

THE EUPHRATE AND TIGRIS NAVIGATION COMPANY

المعروفة تحت اسم الاحوان لسج

دورها في التأثير على دوائر دوج سرب

بصدد اسكته وذلك لما لها من مصالح واحتكارات يستتبعها المائنه في مهري دجلة والفرات وشط العرب . فقد رأت الشركة في مشروع سكة حديد بغداد وما جاء في المادتين السابعة والثالثة والعشرون من مواد الامتياز ، تهديداً لصريح احتكاراتها في المنطقة لان خصوص تلك المادتين اعطت الى شركة سكة حديد بغداد عدد من الامتيازات الخاصة بمكايمة استغلال مهري دجلة والفرات لخدمة اغراض الشركة . كما وان قيام سكة حديد بغداد بحدد ذاته اعتبر من قبل شركة لسج كمعاقبة عويبه لها ، اذ دفعت شركة لسج حتى ذلك الوقت المحكومة بالوحيدة لاهم طريق حديث للمواصلات في المنطقة الواقعة بين بغداد والبصرة ، ووصفت الشركة البريطانية امامها في معارضتها للمشروع الاتاني اعساراً هاماً يقوم على أساس ان المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة نهر دجلة تبلغ خمسمائة ميل وتحتاج السفينة النجارية من اربطه الى خمسة ايام لا حياضها في الاحوال الجوية الاعتيادية ، أما المسافة بين بغداد والبصرة بواسطة الطريق البري فتبلغ حوالي الثلاثمائة ميل يمكن للمطار — مهما كانت حالة الاحوال الجوية — اجتيازها في يوم واحد .

ودلت كل الدراسات التي اجرتها شركة لسج أساك على ان القطار يعطي امتيازات أكثر لنقل البضائع والأشخاص من خطوط نقلها المائية الامر الذي زاد من حدة معارضتها للمشروع وطنها الحماية من الحكومة البريطانية — واجع —

FRASER. THE SHORT CUT TO INDIA. PP. 42-43

وواقع ان الاعتراف الخاص بحماية الهدى لها أيضا دوره الهام في عصر التحول البريطاني وبحول وجهة النظر البريطانية حيال اسكة بعد ان حصلت ألمانيا صلا على الامتياز بها . وقد تم عامل حماية طريق الهدى بلف دوره حتى انهاء في تحرير اساسة البريطانية حيال اسكة حديد بعداد وشملت بريطانيا سحب حصول الامان على الامتياز بالقلق الصيق وبالرغم في اسبظه او المانع الجدي في ذلك الطريق انجوى امؤدى نحو الهدى ساء كما حصل في صيه فاة اسويس .

والى جانب كل ما فات ، فان هناك ميلازا اخر يفسر لنا بعض اوضاع الدويه حيال اسكة حديد بعداد في بداية القرن التحلى وهو ذلك

الاعتراف الخاص بحلف اوراق THE ENTENTE CORDIALE

بعد عام واحد من فشل المحادثات عام ١٩٠٣ بين بريطانيا وروسيا بشأن اسكة حديد بعداد انتهى عصر النفوذ الاسبصارى البريطانى - الفرنسى بتوقيعها على الحلف المذكور .

والواقع ان فترة توقيع الحلف المذكور والنجاح الدويه التى شات من جراء الحرب الروسية - اليابانية لم ترك لدى السياسة البريطانية فرصة للتفكير بشكل خاص بمشروع اسكة حديد بعداد وابداء بعض النشاط الدبلوماسى شأنه .

على ان عام ١٩٠٥ شهد من حديد بعض النشاط الدبلوماسى

بخصوص اسكة حديد بعداد ، فى خلال رباة قام بها اسبريلون BLOCK المصو البريطانى في هيئة ادارة الدين العام الضامى للهر فون مارشال سمير ألمانيا في انقسطيميه ، اجبر المصو البريطانى اسفير الالمانى بأنه يؤيد تأييداً كبيراً فكرة المانع البريطانى في اسكة كما واجرء كذلك بأن كل من كبير واهر علمريش عرحا عليه منصب مدير في مجلس ادارة الشركة ، غير انه لم يستطع قول المصو بالنظر لمارصه المستر اوكونر وزير الخارجية البريطانى .

وعلى أثر ذلك اعلم الأثر امر وكوبر ان - سوف سم
سأها سواء ساهب بريطانيا في ذلك اسم أم لم ساهم ون سمين بريطانيا
في مجلس إدارة اشركة سوف لا مصر مركز بريطانيا في استقبة في سوف
يساعد على زيادة امكانيات بريطانيا في الحصول على معلومات هذه عن
الأحوال التجارية واسم في الامراطورية العثمانية .

عبر ان وكوبر عن مصلا في موقفه المبني . وشيخه سبب سم
بلوث - على حد قوله مارتان - باحراء عدد من الاصلات برجان اذل
اسمدين وممن الدوائر اناله في سمل للحصول على مايدها ، ووعدت
ملك الشخصيات والدوائر باستخدام موها لتأثير على لاسدون وسعود
والحصول على مايدها للمساهمة البريطانية في المشروع .

ودكر بلوك كذلك انه اسلم رسالة من سمر و LAW
احد كبار موظفي مديرية اذنه الهدية بيلمه فيها بأنه سقوم عقب عودته
الى انجلترا بحملة كبرى لمرص حث بريطانيا على المساهمة في سسنة
حدد معداد(١) .

شهدت سياسة بريطانيا عقب ملك العرب صيراً في مراكزها
ودرجات بطرها حال مشروع السكة . مدلاً من سبها اعدام للحصول
على مساهمة فعليه كبرى في الحد بأكمله سبور اهداف اساسية
البريطانية وأصبحت مادي مكربين وبعث فكرة اساءة سمد - سمر
على القسم الجنوبي من السكة وهو القسم المتد من معداد الى خليج
العربي - من كان بعض اساسه البريطاني سادون بفترة اسطره على
السكة من ابوعل أو بركب وحيي الخليج العربي مدلاً من السطرة
عليها اعتباراً من معداد (٢) .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 178-179

(2) F. H. BODE, DER KAMPF UM DIE BAGDAD -
BAHN P: 14: - -

أما المعركة الثانية التي أدى بها الإنكليز أدرك فهي فكرة تدوير
السكة وسيطرة الدول الأوروبية الكبرى عليها وخصوصاً ألمانيا وبريطانيا
وروسيا وفرنسا (١) .

كانت لجنة الدفاع الإمبراطوري

THE COMMITTEE ON IMPERIAL DEFENSE

من أوائل الساترين في هذا السخط الجديد للسياسة البريطانية ، إذ دعت
تلك اللجنة بأن من المهم لبريطانيا أن تكون لديها حرة من حقوق السيطرة
على القسم الجنوبي من السكة باتجاه الخليج العربي وداهمت تلك اللجنة
عن فكرة حمل نقطة النهاية للسخط كمنطقة محايدة حياداً فعلياً (٢) .

THE BOARD OF TRADE المجلس التجاري

في تقرير قدمه إلى وزارة الخارجية البريطانية في ٢٣ حزيران ١٩٠٥
أن المجلس يرى من غير الممكن مقومته ألمانيا وبريطانيا حتى الانتهاء
من بناء السكة وهو يرى أن من مصلحة بريطانيا استقامته في السخط ،
وتضمن التقرير توصيات بدلت العدد إذ نص على ما يلي :

"OUR ENGLISH AIM IF ANY NEGOTIATIONS WERE
UNDERTAKEN, SHOULD BE TO SECURE THE PREDOMINANCE OF BRITISH CAPITAL AND DIRECTION IN
THE CONSTRUCTION AND ADMINISTRATION OF THE
LINE FROM THE PERSIAN GULF TO BAGHDAD OR
PASSING FURTHER, SAY TO TEKRIT OR EVEN
MOSUL" (3).

قدم كلاذك وهو أحد أعضاء لجنة الدفاع الإمبراطوري في ٤ -
١٩٠٥ تقريراً يخص فيه وجهات نظره حول المشكلة وعدد من الاقتراحات
التي يمكن أن تكون أساساً لاتفاق محتمل بين بريطانيا وألمانيا .

(1) D. G. P. VOL: 25: PP: 240-43;

(2) BR. DOC. VOL: 6. PP. 178-179;

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٢٢٨ - ٢٢٥ .

انتمل تقرير كلاكرك على عدد من الاحصاءات الخاصة بالمصاريف

التي مدتها ألفا ساء أعظم أسد من عونة أو ايرجلي EREGLI
وأسناداً إلى ملك الأحصاء - التي حصل عليها كلارك بدوره من أحد
مبارير وزارة الخارجية البريطانية يرجع تاريخه إلى ٢٤ سوز ١٩٠٤ -
بلغت فيه المصروفات التي مدتها ألفا ساء حتى ذلك الوقت مبلغ
٨٤٦٠٦٠٥٩٨ قرينك من أصل ٥٤٠٠٠٠٠٠ قرينك حصص بناء ذلك

القسم *

وخرج كلارث من ديت الى انقول ان انايا بصحة الى اسباميه
البريطانية لواء السكة عبر حال طوروس لان ذلك القسم من اهم الاقسام
الى تحت يدها وان انايا مصطرة لبعض عن اسباميه البريطانية لاسبام
ذلك الاء .

ورسم كلارك خطه عامه للمساهمة اسريطانه في اشروع اشملت
عن النقاط التالية :-

- ١ - ان تفي المدا مسيطرة على شركة سكة حديد الاناضول .
- ٢ - ان يسمي فرنسا مسيطرة بمس القدر ابدى سطر فيه مايا على شركة سكة حديد الاناضول .
- ٣ - ان تحصل بريطانيا على القسم ابدى من بغداد الى انصرة من سكة حديد بغداد .
- ٤ - ان يحصل القسم اسقى من الحط - من انصرة الى نقطة ما على الخليج العربي وهي الكويت على الطالب - تحت راية دوييه .
- ٥ - ان تكون ادارة القسم الذي اشارت اليه انقطه ابرامه بواسطة مجلس مديرين يسمون من بين ابناء الدول الكبرى على ان يكون تمثيل اعضاء كل دولة فيه بنسب متاوية .
- ٦ - ان تقوم كل دولة مساهمه في المشروع بحجر المواد وامشآت التي

يحتاج اليها الخط بصورة تتناسب مع مقدار مساهمتها ائامه فيه
بصورة عامة .

٧ - ان تمهد الدول بعدم فرض أحوز نقل محلله على الاقسام المختلفة التي
تسيطر عليها .

٨ - ان يكون هناك مجلس مختصه خاص بسحب من حصص مدراء
الشركة مهمه تقسم الارباح اسي يحصل عليها سيجبه استغلال
الخط بصورة كلية بين الدول المختلفه (١) .

ارسل اوكوبر سفير بريطانيا في القطعييه في ١٠ آب ١٩٠٥
مذكرة الى اللورد لاسدون رئيس الوزراء البريطاني ذكر فيها بأن من
المنجبل على انكلترا مع ساء اسكه وان كل قسم سيجب الشركة الاملايه
في اسامه يحصل الناح الكلى للمشروع امراً أكثر مأكداً ويحصل ابرعه
في اسامه البريطانيه في اشروع امراً اهل اهيه .

والظاهر ان اسفير البريطاني لم يكن مطلعاً على حقائق الامور
الدوائر الاملاه كانت تنمر ان اسامه البريطانيه هي امر لا يمكن
الاستماء عنه لمرص الناح المشروع مطراً بلقوائد ائاميه اسي يحصل
الحصول عليها سيجبه تلك اسامه الامر الذي يقلل من المقاصد لانايه
ويختصر الكثير من الوقت (٢) .

استمرت الأوساط العامه وارسمه البريطانيه في محاولاتها بمرص

وحفات بمرها المختلفه على اناسا فقام بح H. F. B. LYNCH
مدير شركة ملاحه القرات ودخله اسي كانت تحتكر بحارة النقل السهرى
في وادي الراطين بتقديم مذكرة الى اندكور كبير دكر فيها ان ورايه
الخارجيه والصحافه البريطانيه سوف لا تؤيدان لى مشروع في وادي

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٣٣١ - ٣٣٤ وكذلك
BUTTERFIELD. P. 53.

(2) BUTTERFIELD. P 54. BR. DOC VOL: 8. P: 335

الرافدين ما لم يوافق عليه (ليج) شخصاً ، وحذر ليج كيمبر من ان
الاستمرار في بناء اسكة يدور الاتفاق شأنها مع برطانيا مصدا الحرب
بين الدولتين في النهاية لان اسكترا لا يمكنها السماح لاي قوة دولية اخرى
بالسيطرة على اسكة جديدة شديدة القرب من الهند ومصر .

وانواق ان حبر ملحق على مذكره ليج الاخير هو التعليق الذي جاء
به بيرفيلد في كتابه دبلوماسيه اسكة حديد بغداد ، بعد ذكر الكتاب
الامريكي مقلدا من أهمه وحدة ذلك التحدير قائلا -

"WE CAN NOT SAY HOW TRUE HIS STATEMENT
HINTING AT HIS INFLUENCE WITH THE FOREIGN
OFFICE WAS, BUT WE NEED NOT CONCERN OURSELVES
WITH HIS THREAT OF WAR, HE WAS MERELY ATTEM-
PTING TO BULLY THE GERMAN GROUP IN TO MAKING
HIM SOME SORT OF A CONCESSION IN ORDER THAT
HIS OWN INTERESTS WOULD NOT SUFFER. A RAIL
WAY TO THE PERSIAN GULF WOULD HAMPER, TO
GREAT BRITAIN THE OPERATION AT LYNCH IN THAT
REGION AND HE WANTED TO BLOCK THE ENTREPRISE
AT ALL COSTS(1)

استمرت مثل هذه البيانات والاعلانات طوال عامي ١٩٠٥ و ١٩٠٦

غير ان أي سيجة ايجابية معه لم تخرج كبحه لها .

ودخل في عام ١٩٠٧ عامل جديد في قضية الصراع الدبلوماسي

الالمان - البريطاني بصدد اسكة حديد بغداد ، ففي ذلك العام وصف

(١) اعترض ليج الذي كان يتمتع بسلطة واسع في الشرق الاوسط

من انشد المصالح البريطانية في المنطقة ، وقد فشل مقصداً

لحرب الاحرار في البرلمان البريطاني في الفترة ١٩٠٦ - ١٩١٢ ، وقد

اتخذ من ذلك المقعد كمنبر للدفاع عن المصالح البريطانية في المنطقة

ولصرف وجهة نظر الحكومة البريطانية للاهتمام بضرورة حفظ المصالح

البريطانية في ايران وواحد الرافدين . راجع

BUTTERFIELD, P 54: EARLE, P. 210:

بريطانيا وروسيا على معاهدة لتقسيم مناطق العود في ايران فيما بينها حيث
أُسِّس الاتفاق المذكور لبريطانيا مراكزها اقوية في منطقة الخليج العربي من
أى خطر روسي محتمل في ذلك الاتجاه الامر الذي قوى من المراكز
البريطانية اتجاه ألمانيا بالسيطرة وحملها بصرف أكثر من اى وقت آخر من
قبل للاتصال بالامبراطورية الألمانية لحل مشكلة بغداد معها .

غير ان التفاهم البريطاني - الروسي حول ايران لم ينعكس عليهم تلك
الدوتين حول سكة حديد بغداد ، فان روسيا كانت تعارض في ذلك الحين
مشروع السكة معارضة قوية ومحاول بكل قواها عرقلة تقدم المشروع ،
أما بريطانيا فلم تكن في موقف من تحاول إيقاف العمل في المشروع
وعرفت ، بل سارت ساسها آتاك على أساس محاولة الانسحاب في
المشروع والبقاء الحديثة عليه أو على التمس التحويلي منه على الأقل . وقد
فكرت روسيا السياسة البريطانية الأخيرة جبال السكة على أساس كونها
حياته للمصادفة وللانفاق الروسي - البريطاني شأن ايران .

لم تعد السياسة البريطانية في ذلك الحين فكرة الدخول في حلال
علي مع روسيا شأن مشروع السكة ، ولهذا السبب بعد ان
سياستها عام ١٩٠٦ وفي حلال الانتصار الاولى لعام ١٩٠٧ ، كان يشوبها
على الطالب حامل السمي لعدم اقامة روسيا .

وحير دليل على ذلك ما جاء في تقرير ارسله الى حكومته الهير مترنج
سفير ألمانيا في بريطانيا ، فقد ذكر ان تقرير ان اسفير علم ان هناك نسبة
مؤتمر بريطاني هام عقد في لندن في ٢٦ سوبر ١٩٠٦ حول نصيب سكة
حديد بغداد وحضر المؤتمر رئيس الوزراء ووزير الخارجية ووزير
الخارجية وممثلون عن حكومه الهند وسيجى للاجتماع المذكور تم الاتفاق
على ان من مصلحة بريطانيا الانسحاب في سكة بغداد ، غير ان الامم

تم كذلك في نفس الاجتماع على عدم محاولة المدحون مع روسيا في خلاف بصد تلك القضية^(١) .

زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا - فترة المعارضة الهوجاء

تقرر زيارة القيصر وليم الثاني لبريطانيا في تشرين الثاني ١٩٠٧ كبادرة لهد جديد من عهد معارضة اسرطاطية لملكه ، اذ اصحب المعارضة البريطانية للملكة عقب تلك ابراره في اوج قسها وحلف حوا رعيها من النور في العلاقات اسرطاطية - الالمانية حول اقتصاد اشرفيه . بدأت زيارة القيصر الالمانى اسرطاطيا شكل طمى وكسب امجانات التي حوت خلالها شأن موضوع اسكته ودمه بصورة عامه ، عبر ان الامر تطور بصفة عكسية عقب ذلك .

صاحب القصر في زيارته لالكترا الارون فون سوس BARON VON SCHOEN - الذى اصبح وزيراً لادارته بروسيا عقب تحليه عن معه كسبر في بلاط القصر الروسى - والحرال فون اسم GENERAL VON EINEM وزير الحربية الالمانى بالاصافه الى وجود مربيح سفير الماسا في بريطانيا وعدد من الصاعد والدبلوماسيين الالمان بحاط الامراطور .

اتصل الامراطور خلال اقامته التي استمرت بضعه ايام في لندن بعدد من الشخصيات اسرطاطية مدياً بصرجات بحمل روح الصداقه اتقاء بريطانيا بشأن سكة حديد بغداد .

فى اول سله بزارته الرسمية لبرطانيا اتصل القيصر بهادين VISCOUNT HALDANE وزير ابحريه البريطانى وابلمه اسفه بوحود عدد من الخلافات الالمانية - اسرطاطية بشأن سكة حديد بغداد واعرب القيصر عن دعمه في الحرف على الاساس اسرطاطى الذى يمكن التفاهم بين الطرفين اسداً عليه .

(1) D. G. P. VOL: 26: PP: 225-227.

وبنكلم هالدين وزير الحربية البريطاني الذي أعلن أنه انحصر
 "BEFORE THE WAR" - قبل الحرب -
 عن الجواب الذي قدمه إلى المبعصر شأن عرض القصر فكره انصال
 بين بريطانيا وألمانيا حول مسئلة مذكر بأنه أكد لمبعصر الألماني على
 ضرورة حصول بريطانيا على بوابة في قناة الحطل حتى انهد في حالة
 الخطر . ويقول هالدين في هذا المقدر ما نصه

"I SAID - HALDANE - THAT I CAN NOT ANSWER
 FOR THE FOREIGN OFFICE, BUT THAT SPEAKING
 AS WAR MINISTER, ONE THING I KNEW WE WANTED
 WAS A "GATE" TO PROTECT INDIA FROM TROOPS
 COMING DOWN THE NEW RAILWAY"(1)

واظهر ان القصر لم يفهم طلب هالدين الخاص «بحصول على
 » بوابة « على حقيقته ، فقد رأى هالدين عما نصه تلك الكلمة « فأحاطه
 وزير الحربية البريطاني ان معنى ذلك هو سطره بريطانيا على القسم
 الجنوبي الغربي من الخليج العربي من السكة ووعد القصر باعطاء
 بريطانيا تلك البوابة فالتأ « سأعطىكم البوابة

"I WILL GIVE YOU THE GATE

وعقب تأكيد آخر ملكة هالدين من القصر بذلك الصدد ، قام
 الأول بالانصر بسير ادورد كرى وزير الخارجية البريطاني ملكة أياه
 محوى مباحثاته مع القصر . وعقب من الاتصال سلم هالدين من كراي
 مذكورة لأمي برقمها إلى المبعصر الألماني خلاصتها ان حكومة البريطانية
 يسرها ان تافق الاقتراحات الألمانية غير أنها رعت في سراك روم
 وفرسا في اسافنت من موصل إلى اعلى ان مصباح كن من تلك
 الدولتين هي من الأمور التي تفسد المباحثات .

(1) VISOUNT HALDANE. BEFORE THE WAR, PP
 44-47, CASSEL AND COMPANY LTD LONDON
 1920.

وحده في تلك المذكرة شرح للرأي البريطاني السالف الذكر
واصاح للتعبير التي يمكن بواسطتها احراء اماسحات على النحو التالي .

"THAT THE BUSINESS MEN SHOULD MEET IN
BERLIN AND SHOULD DEFINE WHAT EACH OF THEM
WANTED. THE EMPROR MIGHT NOT BE WILLING TO
CONCEDE THINGS OUT OF HIS RIGHTS, BUT ON THE
OTHER HAND, THE DIFFICULTIES MIGHT BE DIMINIS-
HED, AND EVEN MIGHT AT ALL DISAPEAR"(1)

لا يظهر انقطع الاجر الا احسن جواب العرض البريطاني الذي
بقي مجموعته أمراً غير محبب بالنسبة لأمريكا لأن فكرة احراء مفاوضات
رابعة تسمى وهووف اما بصورة مفردة أمام رغبات ثلاث دول مجتمعة
في صف واحد .

وهكذا لم يظهر انقصر الامامي حصلاً للمذكرو - سب بيبود
الحاصه بانتراك روسا وفرسا في اماسحاته - وابلح هانس بأن اشراك
روسا - على الأقل - في اماسحاته سيؤدي الى احتمال عرقلة اماسحات
فصله (٢) .

ولكن المبصر من الناحية الاخرى تم محاول قطع حل الصلة بصورة
بهاية ، ضد كلف اللون شوبن ماسوحيه الى لندن ومناقشه ورايه الحاجية
البريطانية بصورة رسميه حول الاتمان شأن سكة حديد بغداد ، وصلا
قام شوبن بالانحاء الى لندن ومافنس مع اسير ادورد كرى التفاصيل
الاولى الخاصة بالقضية .

عبر ان المحادثات الانانية - البريطانية التي جرت بواسطة هالدين
لم يكتم بها النجاح ، ويرجع هالدين سب ذلك الفشل الى تراجم
الدوائر ارسمه في برلين وعدم رغبها في احراء محادثات رابعة حول
السكة ، فقد ابلغت الحكومة الألمانية الحكومة البريطانية بأنها مستعدة لاجراء

(1) BR. DOC. VOL. D P. 63

(2) HALDANE, BEFORE THE WAR. P. 48-49

معاهدات خاصة مع بريطانيا حول القسم الجنوبي من القطب ، غير أنها لا ترغب في إبراك دول أخرى في المعاهدات لأن ذلك الأمر قد يؤدي إلى فشل المعاهدات ورفضه الجلافة الموحدة بها وبين الدول الأخرى (١) .

أدى الموقف الألماني الأخير إلى عطاء ناتج عكسه لدى الأوساط البريطانية بفترة من الزمن ، فقد أظهرت أدوات بريطانيا خلال الأشهر الأولى من عام ١٩٠٨ حجة شديدة اتجاه قضية سكة حديد بغداد وبوغا من عدم إرضاء في الدول مع ألمانيا في ذلك الشأن .

في يوم ١٩٠٨ عقد مجلس وزراء خاص في لندن حضره عدد من الوزراء مثل سكوت ASQUITH ومورلي MORLEY وهالدين HALDANE وكيسنبرو GREWE كان الغرض منه دراسة موقف الخاص بالعلاقات البريطانية - الألمانية بشأن السكة ، وقرر المجلس عدم امتثال اهتمام بأي إجراءات في ذلك الوقت بشأن الأمر في مناجات مع ألمانيا (٢) .

بعد فهم الوزارة البريطانية موقف الألماني الأخير على أنه تراجع لأحق ما سبق ومن وقع عليه مصر ومم الثاني وحاسه أنه إرضاء التي قام بها القيصر الألماني لبريطانيا (٣) .

وأظهر أسس روس من SIR LOUIS MALLETS مدير دائرة الشرق في وزارة الخارجية البريطانية حجة مقدار استحسان بريطانيا بشأن المسألة أدوات بريطانيا ، ما رجع لألماني ، عندما قال

(١) المصدر السابق ص ٢٩ - ٥١ وكذلك
D. G. P. VOL: 25: PP 670:
(2) BR. DOC. VOL. 8: PP. 267
(٣) المصدر السابق نفس الجزء ، ص ٢٦٨ - ٢٧٠ .

"WHOSE REPRESENTATIVES HAVE NO IDEA OF THE MEANING OF GOOD FAITH AND WHO ARE OPENLY INFLUENCED BY BISMARCKIAN PRINCIPLES IN THIS RESPECT"(1).

وجاء الرخص الرسمي الذي قدمه ماريش في ٢٥ حزيران ١٩٠٨
لمفترحات بريطانيا بشأن اتحاداته الرباعية كصرته اخرى وجهت الى
بريطانيا في ذلك الصدد .

ثورة عام ١٩٠٨ التركية

اعتبرت ثورة اصحاب الاراك التي قامت في شباط عام ١٩٠٨ في
مدنها كصرته بلفوة الانانية في تركيا ، فقد عزل اصداؤه المانيا من مناصبهم
وعين بدلهم اصداؤه بريطانيا وفرنسا وروسيا امانا بقوته في الدولة التركية
احداً فالهجوم والاصمحلال على ارضها من قور الدول الأوروبية الكبرى
الآخري التي أخذت رصيدها بالارتفاع .

في سنة ١٩٠٩ وحصل الهجوم الحربي التركي على البحر الأحمر بصورة
لادميرال بريطاني وعلى اصحاب البريطانيين بدارسون سلطة ادارية
واسعه في الحربية التركية حتى حوالي من قيام الحرب العالمية الأولى ،

وفي عام ١٩٠٩ كذلك وافق اسير ارنست كاسل E. CASEL

على تمويل الدعوة لانشاء البنك الوطني التركي
THE NATIONAL BANK OF TURKEY الذي كان احرص

من التمسك على رده الاسماء البريطانية في تركيا ، وفي نفس
العام عين السير وليم وكوكس W WILLCOXS كمهندس

استشاري في وزارة الاسكان العامة اعمامه ووصف مشاريعه احصاه بري وادي

(1) GREY, SIR EDWARD, TWENTY FIVE YEARS.
P. 156. LONDON 1925

والكتاب مرفوع الى اللغة الألمانية

25 JAHRE, MUNCHEN 1926

الرافدين موضع التمسك الهوى كما وعين السير كرافورد
SIR RICHARD CRAWFORD كمنشار وزارة اسلحة اعمانه وعين

صاقل فرسي كمفتش عام لمشترحه اعمانه (١) .

دامت المواجهه الكبرى عترة الممارسه التركيه الجديد نالان فره
قارب السنة بلغت خلالها تلك الممارسه من التمدد لدرجة انها هددت
بايقاف العمل في مشروع سكه حديد بغداد بكامله .

وحاول الانكسر في خلال تلك الممره توسيع نفوذهم في تركيب
بقدر استطاع ، وفاموا بساع كبرى بدم مشروع السكه بالاصاوه الى
اصهارهم التراجع عن ساسه محاوله اضعافهم مع ألمانيا حول اشروع
ورفضهم كل اقتراحات الائتلاف المخاصه بالوصول الى اتفاق حول القصد .
دامت عقب نوره اعمان الانراك استعانت قوته بمدها ان في ساسه
البرلمان اعماني انها ، ان اصبح الائتلاف المخاصه باشه سلكه حديد
بغداد الامر الذي ازعج الانراك عاتد الارعاج وحمدتهم بلحاظ ان محاوله
اتقرب من بريطانيا ، فعدروا الاتصال ببعض رجلا الاعيان التركيين
وتقديم عدد من المقترحات اعمانه على أساس اعطاء بريطانيا حق مد السكه
من بغداد الى الصرة مع اجماع ان مقدار ٣٠٪ من ذلك القسم ، على
ان تلك المساع لم تأت بنتائج ذات يال .

ولكن الامور ما سب ارتفعت نالان ، فقد سير انوف
التركي بالنسبه لهم بصورة تدريجيه اثناء من عام ١٩٠٩ عقب قيام النوره
المصادرة لعلاء الانراك ، وأحدثت اذنا سمسد نيباً فنيّاً فونها المديسة في
الامبراطوريه العثمانه ، ولما كانت من مصلحه الانراك انها مد سكه حديد
بغداد ناي شكل من الاشكال ، فقد سعى هؤلاء الى محاوله التوفيق بين
ألمانيا وبريطانيا بذلك الصدد .

وسمياً لهذه السببه طلب السلطان العثمانه من الدكتور كمبير

(1) EARLE, PP. 220-221.

انموده الى افتتاح اعلاجات مع انس كابل بخصوص مساهمة بريطانيا
في السكة كما وسعت تركيا كذلك الى الحصول على موافقة البنك الألماني
نقرض اعاده الطر في امار عام ١٩٠٣ على أساس انهم بريطانيا في
الامتنان وحمله متعاضداً مع احواله المالية ترك .

وتبعه لكل تلك المساعي تقدم السعي تركي في لندن في ٨
تشرين الثاني ١٩٠٩ طلب الى السلطات البريطانية برحمة الحكومة
البريطانية ابصاح شروطها لاجل اعفاء معارضتها ، دبلوماسيه بسببه
حديد بغداد (١) .

حاول تركيا اصلاح احوالها المالية عن طريق الحصول على موافقة
الدول الكبرى على زيادة نسبة الضرائب لتركيا على وارداتها ، وكان
أمر الحصول على موافقة البريطانية بذلك استلزام شك في اوضاع
صحة كبرى للدوائر التركية لأن بريطانيا كانت مدوم دائما لقاء اعطائها
بلك موافقة .

وعندما اعلنت بريطانيا ترك عام ١٩٠٩ ان هناك نسبة ثلاث نقاط
بحسب الواحد بها تعديل اعطائها موافقة على زيادته نسبة الضرائب التركية
التركية :

١ - موافقة تركيا على حمل حصص لمناطق انصاية خاصة نظام عريضة
كتركيا خاصة .

٢ - موافقة تركيا على السماح لرؤوس الاموال البريطانية تقديم حصص
القروض في تركيا .

٣ - ان تعد تركيا بضم صرف اي قسم من الارباح التي ستحصل عليها
نسبة لزيادة نسبة الضرائب التركية في اراضيها على مشاريع

(١) المصدر السابق ، نفس الصفحة وكذلك

كشروع سكة حديد بغداد (١) *

أصبحت هذه سكة حديد بغداد يمرور انهم من المقاصد الرئيسية التي دعت حكومة القسطنطينية في الاسماء من العمل بها . و كانت معارضة البرلمان بها من الاساس الرئيسية التي كانت تؤدي الى عرقلة العمل في المشروع ، بعد أصبح من الضروري ان يدعى برل مع بريطانيا في مفاوضات رسمية بطلب سكة حديد بغداد لانها معارضة لها .

ارجع الاسماء اسرقي ايجاد الاوساط الانانية التي طلبت عدم اتحاد أي قرار شأن اسكة على الحصول على موافقة اناية سابقة يدب احد .

(١) ادى تغير مران العمل الى صالح اساسا في تركيا في جديد عام ١٩٠٩ الى تغير السياسة التركية حيال سكة حديد بغداد . فقام من بين رحلات العهد النوري الجديد في القسطنطينية عقد من المؤيدين لفكرة سكة حديد بغداد التي رادوا فيها مشروع يحمي عقد من القوائد الاقتصادية والسياسية لكبرى تركيا . كما وقامت الاوساط البحرية التركية التي استغلت من جديد الجبال كولتر **GENERAL VON GOLITZ** كاستنار اعلى للجيش التركي

بالدفاع عن المشروع كذلك مما كانت تكاليف اشاء . وبالرغم من الصعوبات المالية الكبرى التي تمثلت بمسدد من الاضطرابات المالية وارتفاع في الاسعار وشلل اقتصادي عام ، قامت شركة سكة حديد الاناصول وشركة سكة حديد بغداد بتصديق عقد من المعونات المالية الى الحكومة التركية وظهر الائمان استعدادهم لتفاهم مع السلطات العثمانية لحل كل خلاف دبلوماسي حول امبار عام ١٩٠٣ .

واقام ان الصعوبات المالية التي واجهت رحلات عهد النور والتركيا قبل الحرب العالمية الاولى هي التي جعلتهم يتوجهون نحو الائمان لطلب المعونة عقيب ان رفضت كل من بريطانيا وفرنسا تقديمها بصورة غير مشروطة كما هو الحال في قضية الموانع على ريادة سكة الصرائب الكمركية .

راجع

REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY CO. PP. 2-9. ISTANBUL 1908-1909. D. G. P. VOL: 27 P. 514.

ومهما يكن من أمر فإن حفي نانا الوير الأعظم النماني كان متحمساً ومتفانياً من امكانيات انقاوصه مع بريطانيا ، وعدم ذلك اعرض اقتراحات الى الاحيرة يوم على أنس اشاء شركة سكة حديد حديد لواء القسم الجنوبي من سكة حديد بغداد على ان قسم الحصص المتعلقه للدول فيها على النحو التالي :

٤٠ / تركيا ٢٠ / بريطانيا
٢٠ / فرنسا ٢٠ / ألمانيا

غير ان مثل تلك المقترحات لم تكن من الامور التي يمكن ان توافق عليها بريطانيا لأن مجموع الحصص الألمانية - التركية في الشركة اقترحه سيكون ٦٠ / الأمر الذي لا يمكن لبريطانيا ان تسمح في اعطائه^(١) .

وصحت معاهدة عام ١٨٩٩ بين الكويت وفرنسا بيع الكويت تحت الحماية البريطانية العملية وزارت سياسة الحكومة النمانية مد بوضع تلك المعاهدة وعقب ثورة عام ١٩٠٨ التركية على وجه الخصوص على اساس محاولة تقوية المراكز النمانية في الكويت ومطعم الخليج العربي بعد ان كادت السيادة النمانية على تلك المناطق تصبح اسيرة فقط .

وكجواب على المقترحات التي تقدم بها حفي نانا ، احرر بوثر LOWTHER سفير بريطانيا في تركيا الوير الأعظم النماني ان نهاية الخط يجب ان يوضع تحت السيطرة البريطانية ، غير ان الوير النماني لم يوافق على ذلك الطلب واجر بريطانيا بانه ما لم توافق الاحيرة على الاعتراف بسيادة السلطان النماني على الكويت فإن الحكومة النمانية تقوم بأحذر الصرة كقطعه لنهاية الخط^(٢) .

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٦٩ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٦٧٢ - ٦٧٥ .

م تحمل بريطانيا الحواف المتعاقبة الأخير مارسى واعدت ن هذا
 وضع خاص بالكويت اتمته معاهدة عام ١٨٩٩ بين بين سح الكويت
 وان من ابواب حصار كد يتحارب البريطانية بين بغداد واسصرة^(١) .
 غير ان بريطانيا عادت فاصت نفسها عقب ذلك عندما اعلنت انها
 تصرف بالسيادة المتعاقبة على الكويت غير انها لا موافق على اقامة قوات
 الشرطة المتعاقبة هناك أو على السماح بإرسال جيوش السلطان الى تلك
 الاراضي^(٢) .

عرضت بريطانيا خلال عام ١٩١٠ على تركيا مقترحات بشأن تعيين
 القسم الحدودى من احدى بصورة حماسية بين بريطانيا واسيا وروسيا
 وفرنسا وركا على ان تكون عقب كل دونه فيه ٢٠٪ ، غير ان تلك
 المقترحات لم تلقى اقبول الاساسى - اسركى لان دول حلف الوفاق
 الثلاثى - بريطانيا وروسيا وفرنسا - سيكون لها ٦٠٪ من القسم بصورة
 مشتركة كما وان عدم دعمه ركا معها فى ان تساهم روسيا فى المشروع
 بالإضافة الى عدم ايماره بريطانيا الى حصة السيادة المتعاقبة على الكويت
 كانت هى الاخرى من العوامل التى أدت الى فشل تلك المقترحات وعدم
 الاخذ بها .

ويحذر الملاحظه ها ان بريطانيا لم تحاول اشراك روسيا فى السك
 الا اعلانها فى ان سارر لى روسيا عن حصتها بعدم وجود الامكانيات
 المادية الكافية لدى روسيا فى التدخول فى امثال تلك التمهيدات ادبية .

(١) كانت بريطانيا تدفع مليوناً مئتين ألف جنيه لمساعدة
 شيخ الكويت وللمحة من اعطاء اى قطعة من اراضي الكويت الى اى مجموعة
 من المصالح الاحسية التى يرمى الى اثناء نهاية لسكة حديدية هناك .

راجع
 D. G. P VOL: 31: PP: 300-310; BR: DOC: VOL 6: PP
 422-424.

(2) D. G. P. VOL: 31: PP: 311-312

وهدمت ترك بمقرحاته مصادره تقوم على أساس عدم اعطاء اي
صليب لروسيا من القسم الجنوبي وعلى أساس تقسيمه من ابدون لا يعطيه
نسبة ٢٥٪ لكل واحدة منها مع اعطاء منصب مدير مجلس ادارة الشركة
الى شخص عسكاري الامر الذي تم موافق عليه بريطانيا بحثها من ان
الشركة تصبح بهذا الشكل تحت السيطرة الألمانية - التركية (١) .

وأمام عدم الاعاق حول الموضوع هددت بريطانيا بمقرحات
جديدة تقوم على أساس اعطاء حرمه اسكة من بغداد الى انصره الى المصلح
العشائري فقط بدون اثرات في دولة احببه في الموضوع على ان يتم ذلك
بعد ان يعمو برعدي واناب وتركيا حول كل انقاط استعمله بالامر .

هددت أزمة الرابع حول اعادير واحمال شوب حرب بين
بريطانيا وبقية اعضاء حلف اوتواي الاتاني الامم العشائري الامر الذي
حمل كامل اهتمام الحكومة المصرية بصرف الى ذلك انشاء وای محاولة
الاندفاع عن الامراتورية مما ادى الى تأجيل مباحثه اسائنات اسركيه -
البريطانية بشأن اسكة حديد بغداد .

عادت المناقشات حول اسكة حديد مصره الانقطاع عام ١٩١٢ وسارده
في هذه المرة بصورة سرية ومرصه واحداث كل ادلائل تشير الى
احمال عقد اتفاق سريع بشأن اسكة بين بريطانيا واناب .

فأتحدث الخطوات السريعة في تلك الفترة لأجل الوصول الى ذلك
الهدوء . ففي عام ١٩١٤ رار اللورد هالدين وزير الحربية البريطانية
برلين حيث حل صفاء على القصر وبم الثاني وحرته خلال زيارته
مباحثات بينه وبين الامراتور الألماني وحكومته حول قضايا هامة مختلفة
على رأسها قضية القوة البحرية الألمانية واسكة حديد بغداد .

وفي خلال تلك المباحثات احذر اللورد هالدين السلطات الألمانية انه
لا يزال عند موقفه الاول الذي اعلن عنه عام ١٩٠٧ خلال زيارة القصر

(١) المصدر السابق . نفس الجزء . ص ٣١٦ - ٣١٨ .

اللائى بريطانيا والعصى باعلان بريطانيا عن استبعادها لتأييد مشروع
اذا ما تم التوصل الى اتفاق بشأن حماية مصالح البريطانيين في وادي
الرافدين^(١) .

بروت الى اميدان خلال تلك الاونة تحصيه الدروس : رمان هون

بيرشتاين **BARON MARSHALL VON BIEBERSTEIN**

الذي بقي — صبراً لائانيا في القطنطية عدة سنوات —
وقد قام الهون بيرشتاين بالتحرير من الجهود محاوله اتوفيق بين انانيا
وبريطانيا بشأن مكة حدد هذا خصوصاً عقب هله من مصه لسمير
لائانيا في تركيا الى منصب سفير انانيا في لندن حيث عمل مد وصوه على
محاوله اتوفيق بين وجهات النظر البريطانية — الالامه بشأن السكة —

وفي نفس ديث الوقت حرب — أون كابون انانيا ١٩١٣ — عين

الهون ياكوف **VON JAGAW** كوزير لخارجيه لائامه

وكان ياكوف مهتما بمصه عقد اتفاق بين بريطانيا وانانيا —
تركيا لاعتقاده ان امر شوب حرب عامه بين انانيا وبريطانيا هو امر لا
مفر منه اذا لم تعقد مثل ذلك الاتفاق —

اعلن السير ادورد كراي وزير الخارجيه البريطانى في وتل عام
١٩١٣ ان قصه الوصول الى سويه بشأن السكة قد طال مدتها و ان من
الواجب انهاءها بصورة سريعه على اساس اشراكه البريطانیه في المشروع
وقال كراي في ٣ يناير ١٩١٣ ان كل ما يرغب بريطانيا في حصول
عليه هو انقسم المتمد من النمره حتى اتحدج العربى واتين من اندراء
في القسم المتمد من البصرة الى بغداد^(٢) .

ولا كانت الشروط التى اعلن عنها كراي مقبولة ومعتدله باسمه
لائانيا التى كانت قد أعلنت مراراً عن قبولها لثل هذه الشروط ، فقد

(1) HALDANE BEFORE THE WAR, PP 48-50.

(2) D. G. P. VOL: 37. PP. 154-155.

بات واضحاً في الافق امكايه الوصول الى اتفاق اعلى - برعدي طال
انتظاره بشأن السكة .

وساعد في امر التجهيل بالوصول الى ذلك الاساق حفي مشا الوزير
المعوض وبنو العادة الذي ارسله الحكومة الثمانية في ساط ١٩١٣
الى لندن لمرص ازالة كل العقبات الخاصة سكة جديد بمدا بين بريطانيا
وتركيا وبين بريطانيا والمانيا .

هذا بقي حفي مشا في لندن فترة يقارب الاربعه شهر اجمع خلالها
مراراً سير ادورد كراي مافنه في امصارا الخاصة بالشرق الاوسط
كما واجمع بعدد من اعضاء اسفارة الاناس في لندن مثل كولمان
ولشوفسكي HERR VON KUHLMANN

PRINCE LICHNOWSKY لمرص اسطر في اسرولت الخاصة
سقف اعلى ثلاثي بين المانيا وبريطانيا وتركيا بشأن القضايا الاقتصادية
والسياسية التي تهم تلك البلاد في الشرق الاوسط .

وفي ٦ مارس ١٩١٣ وصلت تركيا وبريطانيا الى عقد اتفاقية كمله
فيما بينهما حول عدة مسائل تتعلق بمصالحات البريطانية - التركية في
المنطقة وانضمت الاتفاقية على نقاط محلقة اهمها

١ - سوية امصارا المنطقة بالامور القانونية الخاصة بالمؤسسات الدينية
وانتفاة والطية لبريطانيا في الدولة اسركيه .

٢ - سوية الادعاءات المالية لبريطانيا في الدولة الثمانية .

٣ - النزاع التركي - الاسرائيلي بشأن الحدود خصوصا في المناطق التي
تحتوي على النفط .

٤ - ري منطقة وادي الرافدين .

٥ - مسألة النزاع البريطاني - المصري حول الكويت .

٦ - تسوية الخلافات الثمانية - البريطانية بشأن سكة جديد بمدا .

وخاص بعض المعاهدات التركية - لبريطانية عقب ذلك كمصادره
الاتفاق المذكور أهمها معاهدة ٢٩ تموز و ٢٩ تشرين الأول ١٩١٣
وحريران ١٩١٤ (١) .

وادي الرافدين وسكة حديد بغداد في الاتفاق العثماني - البريطاني
لعام ١٩١٣

حسب مشكله وادي الرافدين وسكة حديد بغداد يجب فهم في
اتفاقية ١ مارس ١٩١٣ بين الأتراك والإنكليز ويمكن حمل ما جاء في
الاتفاقية بهذا الموضوع في النقاط التالية :

- ١ - اعتراف تركيا بالمركز البريطاني الخاص في منطقة الخليج العربي
وهذا استلزم من الاتفاق على أن الحكومة التركية - بالرغم من عرأف
بريطانيا بسادته السلطان - تصدق على الكويت - بمعاهدة ١٨٦٩
سياسة عدم التدخل في شؤون أقاليمه ، وأكد الاتفاق علاوة على
ذلك على الاتفاقية التي وقعتها بريطانيا مع شيخ الكويت عام ١٨٦٩ .
- ٢ - احتريت انصره كنهاية لسكة حديد بغداد ما لم وإلى أن توافق
بريطانيا على تمديد الخط إلى الخليج العربي .
- ٣ - وافقت تركيا على انتداب عصويين بحملات الحية البريطانية في
مجلس إدارة شركة سكة حديد بغداد .
- ٤ - تم الاتفاق على اعطاء كافة حقوق الملاحة النهرية في دجلة والفرات

(١) لدراسة أكثر تفصيلا عن معاهدات التركية - البريطانية
التي أدت بسببها إلى توقيع الاتفاقيات المذكورة ، راجع

PARLIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMMONS
PP 392-395 VOL. 53 LONDON 1913, HELFFERICH, DIE
VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGS P. 145-148; THE
TIMES, MAY 31, 1913, THE QUARTERLY REVIEW, VOL.
228. PP. 517-552. LONDON 1917. HUREWITZ, VOL 1: PP:
269-272.

الى شركة - تحت شركة - لنهر انديس للملاحة
OTTOMAN RIVER NAVIGATION COMPANY

على ان يتم تشكيلها بواسطة شركتين هما شركة نه انديس
والشرق PENINSULAR AND ORIENT CO. والشركة

البريطانية الهندية التجارية للملاحة
THE BRITISH INDIA STEAMNAVIGATION COMPANY

وعطى راس المال العثماني فرصة مساهمة في شركة الانهر
العثمانية للملاحة بمساهمة خمسين مائة واعطيت الشركة مساهمة
امتياز لمدة ستون عاماً .

٥ - وبالأضافة الى ما سبق فقد جاء في الاعاق على ان الامتياز الذي حصل
عليه شركة الانهر العثمانية للملاحة لا يسس ابدأ بمصالح شركة
الاجوان لبحر ، بل وعلى العكس فقد أكد الاعاق على ان شركة بحره
اخرى واعطيت الشركة حق مساهمة بحره جديدة الى استوطنت
النهرى العامل في وادي ايرفوس شرطه ان يحمل تلك البحره
العلم العثماني .

٦ - تمهدت الحكومة البريطانية بعدم منح المواد الخاصة بامسارات
حقوق الملاحة الممنوحة لرجالها بصورة معارضة مع امر بطوير
في وادي الرافدين وتمهدت الحكومة العثمانية من طرفها بعدم
القيام بأي اعمل للرى من شأنها التأثير على مجرى سير الواحر
النهرية البريطانية في وادي الرافدين .

٧ - وفي مقابل كل ما سبق تمهدت الحكومة البريطانية باعطاء موافقتها
على زيادته مقدارها ٤ / على الضرائب الكمركية للدولة العثمانية (١) .

(١) استعملت الصحافة البريطانية الاتفاقيه التركية - البريطانية
بكتير من الحماس على اساس كونها حل نازع لقضية المراع حول وادي
الرافدين ، فذكرت صحيفة التايمس اللندنية بتاريخ ١٧ ايس ١٩١٢
ما نصه .

GREAT BRITAIN WILL HAVE NO FURTHER REASON



شعرت الاوساط ارسنه الالانه عقب الاتفاق التركي - البريطاني
ان الامم في حصول اتفاق الماني - بريطاني بشأن سكة حديد بغداد اصبح
اكثر قوة من اى وقت مضى ووضع انك الالاني مهاجا لسير على اساسه
في محاولة التقرب من بريطانيا يستند على النقاط التالية :

FOR LOOKING ASKANCE AT A PROJECT WHICH SHOULD DO MUCH FOR THE DEVELOPMENT OF ASIATIC TURKEY, YOUR INTERESTS WILL BE SAFEGUARDED; WE HAVE ALWAYS SAID THAT A TERMINUS AT BASRA OFFERED NO MENACE TO SPECIFIC BRITISH INTERESTS IN THE PERSIAN GULF AND GERMAN PROMOTERS WILL BE FREE TO COMPLETE THEIR GREAT PROJECT WITH A BENEVOLENT ACQUESCENCE OF GREAT BRITAIN THERE WILL BE NO OFFICAL PARTICIPATION IN THE CONSTRUCTION OF THE LINE BUT THERE WILL ALSO BE NOTHING TO DETER BRITISH CAPITAL FROM BEING ASSOCIATED WITH THE SCHEME. WE BELIEVE THAT IF SOME SUCH SOLUTION IS ADOPTED A FERTILE SOURCE OF INTERNATIONAL MISUNDERSTANDING WILL DISAPPEAR IT IS A SOLUTION WHICH SHOULD RECEIVE THE APPROVAL OF FRANCE AND RUSSIA AND SHOULD GIVE GRAT SATISFACTION TO GERMANY IT APPEARS TO LEAVE NO ROOM FOR SUBSEQUENT DIFFERENCE OF OPINION, WHILE IT WIPES OUT A WHOLE SERIES OF OBSCURE DISPUTES"

ولم يكن موقف الاوساط العامة الالمانية اقل تحسناً من الموقف
البريطاني . فقد استعملت تلك الاوساط بكل سرور امر توقيع المعاهدة
التركية - البريطانية . مكتب صحيفة نورمبر تاكسلات
BERLINER TAGEBLATT ٢٩ مارس ١٩١٣ كابون الاول ١٩١٣ م
تحدثت فيه عن المعاهدة كسر ليدسوماسيه الالمانية . وذكر الصحيفة
ما نصه :

"FOR YEARS THIS UNDERSTANDING HAD THREATENED TO BECOME A BONE OF CONTENTION BETWEEN RUSSIA, ENGLAND AND GERMANY, THE GERMAN

١ - استمداد البنك الألماني لقول أعضاء برلمانيين في مجلس إدارة
البنك في القسم الممتد من بغداد إلى البصرة .

٢ - أن من صاحب البنك الألماني موافقه على طلب برلماني مختل شأن
بأنه القسم الممتد من البصرة إلى الخليج العربي .

٣ - وفي مقابل ذلك يجب الحصول على حياض برلماني في أشواو
المتعلقة بأن وسويل مشروع سكة حديد بغداد في الأجزاء المتبقية
من السكة (١) .

لم يعلن برلمانيا في الواقع في تلك الأونة عن عزمها في الحصول
على أكثر من هذه العروض خصوصاً بعد أن ترك وزير خارجيتها السير
ادورد كراي بصورة نهائية فكره اسراك روسيا في المشروع .

وكان كراي حذراً حتى النهاية في علاقته مع ألمانيا ، فقد حصل
أمر إعطاء الموافقة البريطة النهائية بعد الحصول على القسم لحيوي
من السكة مشروعه بأمر حل كل عائق ائتلاف اموجود بين برلمان
وألمانيا وبركيا شأن سكة حديد بغداد بكاملها .

وعلى هذا الأساس صرح كراي أن من الواجب حمل البصرة كقطعة
لنهاية الخط وأن يسمح بحرية الملاحة لمس كل الدول بصورة مساوية
في شط العرب في القسم الممتد من البصرة عن الخليج العربي كما وأعلن

GOVERNMENT HAS NOW THROUGH ITS CLEVERNESS
AND TENACITY, SUCCEEDED IN REMOVING ALL DIFFE-
RENCES IN BRINGING THE LINE ALTOGETHER INTO
GERMAN POSSESSION".

كما استعملت اومباط مجلس النواب الألماني (الرايخشتاغ) تلك
الانتمائية استصلا حساً نصفه عامة فيما عدا بعض النواب الذين راوا
فيها تضحية كبرى من جانب لألمانيا - راجع

STENOGRAPHISCHE BERICHTE 13 LEGISLATUR
PERIODE, 1 SESSION, P. 4744, VOL. 289. BERLIN 1913

(1) D. G. P. VOL: 37: PP: 166-168

عن عدم اعتماد بريطانيا لتنازل عن حقوقها في ماء مسماء النصرة في نفس الوقت أدى صرح فيه ان بريطانيا لا ترغب في عرقلة الملاحة النهرية الألمانية في نهري دجلة و الفرات بالقدر الذي حطم فيه تلك الملاحة قصة إنشاء سكة حديد بغداد على ان يبقى أنابا شاطئها في هذا المجال حائلا سهى الحجة اى ذلك ساعدها في ماء اسكة بواسطة الملاحة النهرية . و وعد كراي ان الحكومة البريطانية ستقوم في تلك احواله باعطاء صناديق سمه في عدم احجر في النعمه في الملاحة النهرية بالنسبة للدول المختلفة في وادي الرافدين^(١) .

قدمت المقترحات الجوانب الألمانية على العروض البريطانية الأخيرة بشأن سوية مشكله سكة حديد بغداد والملاحة النهرية في وادي الرافدين الى الاوساط الرسمه ابريطانه عن طريق السفارة الألمانية في لندن . وأصر اسك الألماني في تلك المقترحات على فكرة فتح حربه الملاحة أمام جميع السفن في شط العرب وفي كل الاوقات ، كما و اراد ان يعطاه انصالح الألمانية حق التمش في مجلس ادارة اشركه التي تقوم بالسيطرة على الملاحة في تلك انباء في نفس الوقت الذي أعلن فيه اسك عن عزمه في الاستمرار في الاحتفاظ بالمدة السبعه لديه بشأن حقوقه الخاصة باستخدام نهري دجلة و الفرات بخدمه اعراض انشاء سكة حديد بغداد حسما جاء في امتياز عام ١٩٠٣^(٢) .

وهكذا اشتد النقاب الألماني - ابريطاني بشأن السكة ووضع كراي في ٢١ حزيران ١٩١٣ مسودة لاعلان ابريطاني - ألماني مشترك بخصوص القصبه ، غير ان ألمانيا رفضت ذلك الاعلان و قدمت اعلاما جوابيا بذلك الصدد رفضته بريطانيا بدورها .

(١) المصدر السابق ، نفس الجزء . ص ١٧٩ - ١٨١ .

(٢) المصدر السابق ، نفس الجزء . ص ١٨٨ - ١٨٩ .

على ان كل ذلك يجب ان لا يصرف النظر عن حقيقة هامة وهي ان بريطانيا وألمانيا استطاعتا في النهاية وضع صيغة محددة لطلباتهما تنق مع بعضها البعض الآخر في اجراء كثيرة ومات الكل يوقعون عقد مثل ذلك الاتفاق بصورة سرية .

في اليوم العاشر من شباط ١٩١٤ وقف الملك جورج الخامس ملك بريطانيا يعلن أمام البرلمان عن احتمال عقد سوية عاجلة بشأن قضية سكة حديد بغداد قائلا :

'I AM HAPPY TO SAY THAT MY NEGOTIATIONS, BOTH WITH THE GERMAN GOVERNMENT AND OTTOMAN GOVERNMENT AS REGARDS MATTERS OF IMPORTANCE TO THE COMMERCE AND INTERESTS OF THIS COUNTRY IN MESOPOTAMIA ARE RAPIDLY APPROACHING A SATISFACTORY ISSUE"(1)

وهكذا أخذ التقارب البريطاني - الألماني بشأن عقد اتفاقية عامه حول سكة حديد بغداد يزداد قوة مند مطلع عام ١٩١٤ بشكل ملحوظ ، فقد عقدت عدة اتصالات جانبية بين الدولتين بهدف عدد من المائل اني نفس فيه سكة حديد بغداد بصورة مباشرة من حملتها الاتفاقيات التالية .

١ - اتفاقية ٢٣ شباط ١٩١٤ بين شركة سكة حديد بغداد والورد احكامار INCHCAPE امدير اعوام لشركة الانهر العثمانية للملاحة اعرفت بموجبها شركة سكة حديد بغداد بالامارات التي اعطيت الى شركة الاولى بموجب الاتفاق الذي عقدته مع الحكومة العثمانية ، كما وحدثت في نفس ملك الاتفاقية نوعه العلاقات الاقتصادية القائمة بين الشركتين .

٢ - اتفاقية ٢٧ اذار ١٩١٤ بين ممثلين عن شركة سكة حديد بغداد

(١) راجع خطبة العرش البريطاني في محاصر جلسات البرلمان البريطاني ليوم ١٠ كانون الاول ١٩١٤ .

وشركة الأنهر انضمامه ملاحه وشركة الأخوان لنح بصد اعطاء الحق لشركة الأولى في اتحاد الخطوات اللارمه لتعيد الأسار ادى اعطاه هذه الحكومة لعضائه من جهة وسهيل امر سيقدم الاتفاقه التي عقدتها في ٢٣ شباط ١٩١٤ مع شركة سكة حديد بغداد من الجهة الأخرى^(١) .

٣ - اتفاقية ٢٩ آذار ١٩١٤ تلى وقعها ممثلون عن الحكومات البريطانية والألمانية والبركية علاوة عن ممثلون عن شركة سكة حديد بغداد وشركة سمره - عابدين ابريطانه شأن اسماهم مع اشتركة الأخيرة حول اعطاه الحق في سكة حط سمره - عابدين لمساهمة تريد عن انشئ سكة بالأصالة الى اعتمادها حقوقا مطلقا باستغلالها لتجارات اسما المصري لأغراض ملاحه ومن الباهم في نفس تلك الاتفاقية حول بعض القضايا الخاصة بمسائل النقل في سكة حديد كل من الشرقيين^(٢) .

قامت الحكومة البريطانية بتجار اندامير اللارمه مائة محدثاتها مع السلطات الألمانية وهكذا تم الاتصال بينهما وبين ليشنوفسكي LICHNOWSKY سفير ألمانيا في لندن الذي حوكنه حكومته حق التفاهم مع بريطانيا بشأن اسكك وعقب عدة اتصالات من عدا القيل ووسل كراي ولسنوفسكي الى اتفاقية بريطانيا - الماسة عامة حول قضية سكة حديد بغداد في ١٥ حزيران ١٩١٤^(٣) .

(1) D. G. P. VOL: 37. PP: 397-398.

(٢) للمعودة الى تصويص الاتفاقية واجع
E. M. EARLE THE SECRET ANGLO - GERMAN
CONVENTION OF 1914 REGARDING Astatic
TURKEY, THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY
REVUE VOL. 38 PP 41-44 NEW YORK 1923
D. G. P. VOL: 37: PP: 415-416

(٣) المصدر السابق ، نفس الجزء ، ص ٤٤٨

وأعلنت صحفها ان يمس النديه في اليوم التالي عن ديت عددا
اعلت بأ التوصل الى تحصيل مسوده اتفاقية عامه بين بريطانيا وانيا بشأن
فضية سكة حديد بغداد^(١) .

ووقع السير ادورد كراي امام مجلس العموم اسريطاني في ٢٩
حزيران ١٩١٤ يمل عن نأجل الصديق ارسى على الك الانفاة الى
حين انتهاء امافوات الامايه - التركيه الثانيه بشأن السكه^(٢) .

وبان واصحا للبيان في نصف سوز ١٩١٤ ان من اموقع صديق
الانفاة البريطانيه - الانافه حول السكه بين يوم وآخر .

غير ان الحقو الساسى الدولى الملتد ناموم ومدد الحرب بين أمانيا
وبريطانيا لعب دوره في صرف الأنظار والمساعى الدبلوماسية عن فضية
سكة حديد بغداد والانصراف الى مشكله النزاع بين اسيا وصربيا ،
ووضع الاعلان الرسمى عن فام الحرب العالميه الاولى في آب ١٩١٤
بهاة لمشروع سكه حديد بغداد الالمانى^(٣) .

اتفاقية ١٥ حزيران ١٩١٤

تحتوى الاتفاقية البريطانيه - الالمايه المذكورة بشأن السكه على
عشرة مواد يمكن اجمال ما جاء فيها في الامور التالية

١ - تمهدت الحكومة اسريطانيه بالطر لاهيه سكه حديد بغداد للتجارة
الدوليه بعدم اتحاد أو تأيد اى خطوات من شأنها وضع الصعوبات

(1) THE TIMES, JUNE 16, 1914

(2) PALIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF COMM-
ONS. VOL. 64: PP: 116-117: 1914:

(٣) كانت آخر لعة للدبلوماسية الالمايه بشأن الاتفاق مع
بريطانيا حول سكه بغداد في يوم ٢٧ سوز ١٩١٤ عندما حول القيصر
وليم الثاني سعيره في لندن تحويلا كاملا لتوقيع الاتفاقية بباة عن
الحكومة الالمايه بصورة رسميه راجع

D. G. P. VOL: 37: PP: 669-670

في سبيل ماء السكة وادارتها بواسطة شركة سكة حديد بغداد واعطت بريطانيا نفس العهد بخصوص عدم عرقلة مساهمة رؤوس الاموال المختلفة في المشروع وعدم قامها بانشاء سكة حديدية مافسة لسكة حديد بغداد في الدولة العثمانية أو تأييد اى شخص يحاول التوصل الى من هذه الامانات ما لم يوافق بحكومة الانانبة على ذلك بصورة ظاهريه *

٢ - تعهدت الحكومة البريطانية بمساعدة مواهبته على زيادة الضرائب الكبركية للدولة العثمانية من ١١/ الى ١٥/ بالاضافة الى مهادها بعدم معارضة تحويل اى جزء من اوارداد التي ستحصل عليها الحكومة العثمانية من جراء زيادة نسبة الضرائب الكبركية الى شركة سكة حديد بغداد بمرص استغلال تلك الاموال في الاسرار في تمديد السكة *

٣ - احيث مدته الصرة لكي تكون بمثابة سكة واعطت كل من الدولتين الموقعين على الاتفاقية عن عدم قامها بتأييد - مهما كانت الظروف - ماء اى فرع لسكة من الصرة أو اى قطعة اخرى على الخط الرئيسى الى الخليج العربي ما لم يحصل اتفاق سابق في ذلك اتحد بين الحكومتين البريطانية والعثمانية والانانبة بصورة مشتركة *

وتعهدت الحكومة الانانبة علاوة عن ذلك بعدم انعام ماء اى مياه أو محطة لسكة حديدية على الخليج العربي أو تأييد اى شخص أو شركات تحاول الوصول الى تلك الاهداف مهما كانت الظروف ما لم يحصل اتفاق سابق بها وبين حكومة صاحبة الجلالة البريطانية حول ذلك *

٤ - تعهدت الحكومة الانانبة باتحاد كل الاحرامات التي من شأنها ارام شركة سكة حديد بغداد بعدم فرض اى عرقلة في سبيلات تحاره

الترانزيت أو اسعار نقل البضائع منها كان مصدر الصناعة أو
حيثيتها أو وجهتها أو بالنظر لأي اعتبار آخر .

٥ - تمهدت الحكومة الألمانية - لغرض قنونه ايرالكر والمصالح
البريطانية في المشروع - بالأخذ على عاتقها تحقيق أمر السماح باستطاب
عصويين بريطانيين في مجلس اندراء لسكة حديد بغداد مع موافق
عليهما الحكومة البريطانية .

٦ - مهد كل من الطرفين بحرام مبدأ سياسة الباب المفتوح
THE OPENDOOR POLICY في العمليات الخاصة بالسكك
الحديدية والرى والملاحة في ترك الاسوية .

٧ - اعترفت بريطانيا بمصالح الألمانية الخاصة بالرى في مطلقه
سيليبيان بلين CILICIAN PLAIN واعرفت ألمانيا
بمصالح الرى البريطانية في سهل وادي الرافدين .

٨ - وافق كل من الطرفين على احرام الاتفاقية التركية - اسريطانية
الموقعة في مور ١٩١٣ واسي اعطت حقوق هامة للرعايا اسريطانيين
تعلق بأمر الملاحة في وادي الرافدين ، كما وتمهد الطرفين كذلك
باحرام اتفاقية ٢٧ آذار ١٩١٤ بين شركة الانهر الامماسة وشركة
سكة حديد بغداد بالأصافه الى اتفاقية ٢٧ آذار بين شركة سكة
حديد بغداد وشركة سكة حديد مصرنة - عايديين .

٩ - وافق الطرفان على استخدام وسطيهما بالأصافه الى مصالح الحكومة
العثمانية لجعل شط العرب بحا صالحا للملاحة وعلى اقامة على
تلك المطالبه حصص دائمة لكي يستطيع السفن انكرى من عابرات
المحيطات ارسو بصفه حرة وسهلة في مياه النيرة واشترى الامان
والانكثير كذلك لجعل ماء شط مفوحه للسفن من جميع الدول
مهما كانت نوعية جنسيتها او حمولتها .

١٠- اتفق الطرفان على وضع أي خلاف في الرأي قد نشأ في تفسير
 بصدد المعاهدة أو التوافق والملاحق المرفقة بها موضع لتحكيم ، ومن
 الاتفاق على وضع امتد هذه الخلافات تحت إيطار محكمة التحكيم
 الدائمة في لاهاي

THE PERMANENT COURT OF ARBITRATION

في حالة عدم اتفاق الطرفين على محكم معين أو محكمة خاصة (١) .

خاتمة

لم تشهد الدبلوماسية الدولية قبل الحرب العالمية الثانية إلا نادراً
 صفة دارت حولها المناورات والأصالة واستجابات بين الدول الكبرى
 شلماً انتهى إليه الأمر بالنسبة إلى قضية سكة حديد بغداد .

فإن ألمانيا التي بدأت باسمي لتحقيق مشروع سكة حديد بغداد مع
 خطط اقتصادها المصور وكواسطه لأبصال منحتها ومصانعها أي بلاد
 الشرق سرعان ما عدت وجهه نظرها خلال اشروع بصورة تدريجية
 بحيث انتهى بها الأمر إلى اعتبارها من اشراف السياسة الرئيسية التي
 تسعى ألمانيا لتحقيقها بحمله كوسيلة هامة لأبصال القود الألماني إلى وادي
 الرافدين والخليج العربي عبر تركيا .

على أن كل من بريطانيا وفرنسا وروسيا كانت لها امصاعها ومصاحبها
 في تلك المناطق آنذاك وهكذا لم تنظر الدول المذكورة إلى اشروع
 الألماني بعين الرضا والقول والترحاب عندما شرع الألمان في مد سكة .
 واكتست هذه السكة بأشعة أهمية اقتصادية وعسكرية وسياسية
 دولية كبرى .

(١) للعودة إلى بصوص المعاهدة بصورة مفصلة راجع
 E. MEADE THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY
 VOL: 38. PP. 37.

ونصت معارضة الدول الكبرى للمشروع وراحت قوة وحده
تأرياد شاط الأنار في تمام العمل ضد السكة وتأرياد بوعدهم في
اراضي الدولة الصانية تأتجاه بمداد .

على ان اندلومسه الألمانية لم نال جهداً في محاولة انهاء معارضة
الدول الكبرى مشروع السكة وهي وضع حد لتلك المعارضة ، وبعد
استطاعت ألمانيا فعلا ان تكلل مجهوداتها بنجاح في نهاية الامر وان تفس
الى نسيات دولية شأن السكة مع كل من روسيا وفرنسا وبريطانيا على
التوالي على النحو الذي هرت دراسة في هذا المؤلف .

ولئن انما لم تمع تسمع الوف لكي سسريح من جهدها انعتب
ونحي تمار استازاتها اندلومسية ونسحق حلها تربط برين سمد
بواسطه خط حديدي يقل الوجود الأسمى الى انوار الهند ، هذا ان كادت
تصل الى الاتفاق مع اكر صاعسها في الشطه وهي برنديا حور السكة
حتى تلت بران الحرب العالمية الاولى .

وبقيام الحرب العالمية الاولى انهار مشروع سكة حديد بمداد الألماني
بحمله بين عنه وصحاحا وبحول أنظار واهتمام القوى الأوروبية نحو
الصراع الحربي الدائر بينها .

المصادر

BIBLIOGRAPHY

BOOKS.

الكب :

- ANDREW, WILLIAM, A MEMOIR ON THE EUPHRATES VALLEY ROAD, LONDON, 1857.
- BAHRY, LOUAY. KOWEIT, ETUDES SOCIALES, ECONOMIQUES ET POLITIQUES, MONTPELLIER, 1962.
- BERNADOTTE, E., SCHMITTE, TRIPLE ALLIANCE AND TRIPLE ENTENTE HENRY HOLT AND COMPANY, NEW YORK, 1934
- BODE, FRIEDRICH HEINZ, DER KAMPF UM DIE BAGDAD BAHN, 1903-1914, PAUL PLISCHKA, BRESLAU, 1941
- BRADSHAW, SIDNEY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, THE MACMILLAN CO, NEW YORK, 1929.
- BRAWTIZ, MARIA VON, AUFZEICHNUNGEN UND ERINNERUNGEN, BERLIN, 1925.
- BULOW, BERNHARD FURST VON, DENKWURDIGKEITEN, BERLIN 1931.
- BUTTERFIELD, PAUL R., THE DIPLOMACY OF THE BAGHDAD RAILWAY, GOTTINGEN, 1932.
- CHERADAME, ANDRE, LA QUESTION D'ORIENT, LA MACEDONIE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD, LIBRAIRIE PLON, PARIS, 1903.
- CHESNEY, FRANCIS, NARRATIVE OF THE EUPHRATES EXPEDITION, LONDON, 1868.
- DUDEN, WILHELM DIE WURZELN DER DEUTSCH-ENGLISCHEN GEGENSATZE EIN BEITRAG ZUR VORGESCHICHTE DES WELTKRIEGES, HAMBURG, 1914.

DEHEN PAUL, DEUTSCHLAND UND DER ORIENT
IN IHREN WIRTSCHAFTSPOLITISCHEN BEZIEHUN-
GEN, MUNCHEN, 1884.

EARLE, EDWARD MEAD, TURKEY, THE GREAT
POWER AND THE BAGHDAD RAILWAY, A STUDY
IN IMPERIALISM, THE MACMILLAN COMPANY,
NEW YORK, 1923.

— FAY, THE ORIGINS OF THE WORLD WAR, LONDON
1928.

— FRASER, DAVID, THE SHORTCUT TO INDIA,
LONDON, 1909.

— FULLERTON, W. M., PROBLEMS OF POWER. NEW
YORK, 1915.

— GOOCH, BEFORE THE WAR, A STUDY IN DIPLOM-
ACY, KEMPHALL PRESS LONDON, 1936.

— GREY, SIR EDWARD, TWENTY-FIVE YEARS,
LONDON, 1925.

— HALBORNE, HAJO, DEUTSCHLAND UND DIE
TURKEI, BERLIN, 1926.

— HALDANE VISCOUNT, BEFORE THE WAR, CASSEL
AND COMPANY LTD., LONDON, 1920.

HELFFERICH, KARL, GEORG VON SIEMENS, EIN
LEBENSBIID AUS DEUTSCHLANDS GROSSER ZEIT,
BERLIN, 1923.

HELFRERICH, KARL, DIE VORGESCHICHTE DES
WELTKRIEGES, BERLIN, 1919.

— HINSLEY, F. H. THE NEW CAMBRIDGE HISTORY,
CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS, 1962.

— HOSKINS, HALFRED, L., BRITISH ROADS TO INDIA,
PHILADELPHIA, 1928.

— HUREWITZ, J. C., DIPLOMACY IN THE NEAR AND
THE MIDDLE EAST, VOL. I NEW YORK, 1958, VAN
NOSTRAND AND CO. INC.

JASTROW MORRIS, THE WAR AND THE BAGHDAD RAILWAY, THE STORY OF ASIA MINOR AND ITS RELATION TO THE PRESENT CONFLICT, LONDON, 1917.

JERAUSSALMSKI DIE AUSSENPOLITIK UND DIE DIPLOMATIE DES DEUTSCHEN IMPERIALISMUS, BERLIN, 1956.

- HOLFELD JOHANNES DOKUMENTE DER DEUTSCHEN POLITIK UND GESCHICHTE VON 1848 BIS GEGENWART EIN QUELLENWERK FÜR DIE POLITISCHE BILDUNG DOKUMENTENVERLAG HERBERT WENDLER UND CO BERLIN, 1958.

KREBS, GUNTHER, DIE DEUTSCHE BAGDAD-BAHN POLITIK IM URTEIL DER ENTENTE PUBLIZISTIK. HOCHSCHULVERLAG KARL VATER, Breslau, 1933.

LANGER, WILLIAM A. THE DIPLOMACY OF IMPERIALISM, 1890-1902 2ND ED., ALFRED KNOPF, NEW YORK, 1951.

MOLTKE, HELMUTH VON ESSAYS. SPEECHES AND MEMORIES. 3 VOLUMES, NEW YORK, 1893

NICHOLAS J ALDEN GERMANY AFTER BISMARCK THE CAPRIVI AREA, 1890-1914 HARVARD UNIVERSITY PRESS CAMBRIDGE MASSACHUSSETTS, 1958.

- ONCKEN DIE SICHERHEIT INDIENS, EIN JAHRHUNDERT ENGLISCHER WELTPOLITIK, BERLIN, 1937

RASSOW, PETER, DEUTSCHE GESCHICHTE, METZLERSCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG, STUTTGART, 1962.

- SACHAU, E., REISE IN SYRIEN UND MESOPOTAMIEN, LEIPZIG, 1883.
- SALEH, ZAKI, MESOPOTAMIA 1900-1914, AL-MAAREF PRESS, BAGHDAD, 1957

SCHAEFFER, DIE ENTWICKLUNG DER BAGDAD
BAHN POLITIK, WEIMAR, 1916.

- SITIKI, BIKIR, DAS BAGDAD-BAHN PROBLEM
RUDOLF GOLDSCHAGG FREIBURG, 1930.
- SPRINGER, R BABYLONIEN, DAS REICHSTE LAND
IN DER VORZEIT UND DAS LOHNENDSTE KOLONI
SATIONSFLD FUR DIE GEGENWART, HEIDELBERG,
1888.
- PROSSEL, WILLIAM VON LES CHEMINS DE FER
EN TURQUIE D ASIE, ORELL FUSSLI, ZURICH, 1902.
- WILLE, MEN AROUND THE KAISER, INDIANAPOLIS.
1914.
- WOLF, J B THE DIPLOMATIC HISTORY OF THE
BAGHDAD RAILROAD, UNIVERSITY OF MISSOURI
STUDIES, 1936.
- YOUNG GEORGE CORPS DE DROIT, OTTOMAN, 6
VOL., OXFORD, 1908.

الوثائق والمحاضر العامة

PUBLIC DOCUMENTS AND RECORDS

- BRITISH DOCUMENTS ON THE ORIGIN OF THE
WAR, LONDON 1928
- DEUTSCHES AUSSENMINISTERIUM STENOGRAPHI-
SCHE BERICHTE LEGISLATUR PERIODE, BERLIN
~~1919~~
- DOCUMENTS DIPLOMATIQUES FRANCAIS, DEUXI-
EME SERIE, PARIS 1930.
- E. T DUGDALE, GERMAN DIPLOMATIC DOCUMEN-
TS, LONDON 1928, TRANSLATION OF DIE GROSSE
~~DIPLOMATIE~~

JOURNAL OFFICIEL DEBATS PARLEMENTAIRES.
CHAMBRE DES DEPUTES. PARIS 1902-1912.

- MENDELSON, A. DIE GROSSE POLITIK DER
EUROPAISCHEN KABINETTE BERLIN 1922-1927
PARLIAMENTARY DEBATES, HOUSE OF COMMONS,
LONDON 1900-1914.
PARLIAMENTARY DEBATES. HOUSE OF LORDS
LONDON 1900-1914

المقالات والصحف والتقارير الرسمية

ARTICLES JOURNALS AND OFFICIAL REPORTS

- ALWYNE, PARKER, THE BAGHDAD RAILWAY
NEGOTIATIONS, QUARTERLY REVIEW LONDON
1917
- DRAGE, RUSSIAN AFFAIRS, LONDON 1904
- EARLE E M. THE SECRET ANGLO GERMAN
CONVENTION OF 1914 REGARDING ASIATIC
TURKEY THE POLITICAL SCIENCE QUARTERLY
VOL. 38. NEW YORK 1923
- HOGARTH D G THE BAGHDAD RAILWAY, NATION
ONAL REVIEW LONDON MAY 1902
- IMBERT, PAUL. LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD
REVUE DES DEUX MONDES VOL. 197 PARIS 1907
- LAW, MAJOR RAILWAYS IN ASIATIC TURKEY
TURKEY, NO. 4. LONDON 1896.
- REPORT OF THE BAGHDAD RAILWAY COMPANY,
1904-1905. ISTANBUL.

- REPORT OF THE ANATOLIAN RAILWAY COMPANY
1908-1909. ISTANBUL

SCHWEIGE A. VON, DIE EUPHRATTAL BAHN UND
KEIN ENDE OSTERREICHISCHE MONATSSCHRIFT
FÜR DEN ORIENT MARZ 15. WIEN 1883.

وكذلك الصحف اللدنية التالية

THE DAILY MAIL, 1899, THE GLOBE, 1899 THE
BORNING HERALD, 1899 THE MORNING POST, 1898,
THE TIMES 1898-1911, THE WESTMINSTER GAZETTE,
1898.

جدول الخطأ والصواب

اصححه	اسطر	الخط	انصواب
١٣	١٥	سيره	بهره
٢٩	١٠	حلب	دحلب
٣٩	١١	فوس	رفوس
٦٢	٥	كرة	كره
٦٣	١١	او كرم	او كورم
٦٦	١٢	اعف	اعطف اعطاء
٨٥	١٢	ريد	ريد امانا
٨٦	١٦	تمويس	تمويس
٨٨	١	اوان	ايران
٩٠	١٣	الاحرى	الاحرى
٩١	١٩	قديم	في قديم
١٢٨	٧	مولج	مولج

الفهرست

الصفحة

٣	المقدمة
	القسم الأول
٦	عمل عام ١٩٠٢
	مفصل
٦	الأول الوصول برّ الى الهند
٣١	الثاني ألمانيا وأنتار سكة حديد بغداد
	القسم الثاني
٧٣	المعلوماتية الدولة للسكة
	المصر
٧٤	الأول تركيا والسكة
٩٢	الثاني فرنسا والسكة
١١٦	الثالث روسيا والسكة
١٣٦	الرابع بريطانيا والسكة
١٧٤	انظمة
١٧٦	قائمة المصادر

DIE BAGDAD - BAGH

A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY QUESTION»

by

LOUAY BAHRY

*ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD*

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. L. Baghdad



DIE BAGDAD - BAHN

A STUDY IN THE DEVELOPMENT AND
DIPLOMACY OF THE «BAGHDAD RAILWAY
QUESTION»

by

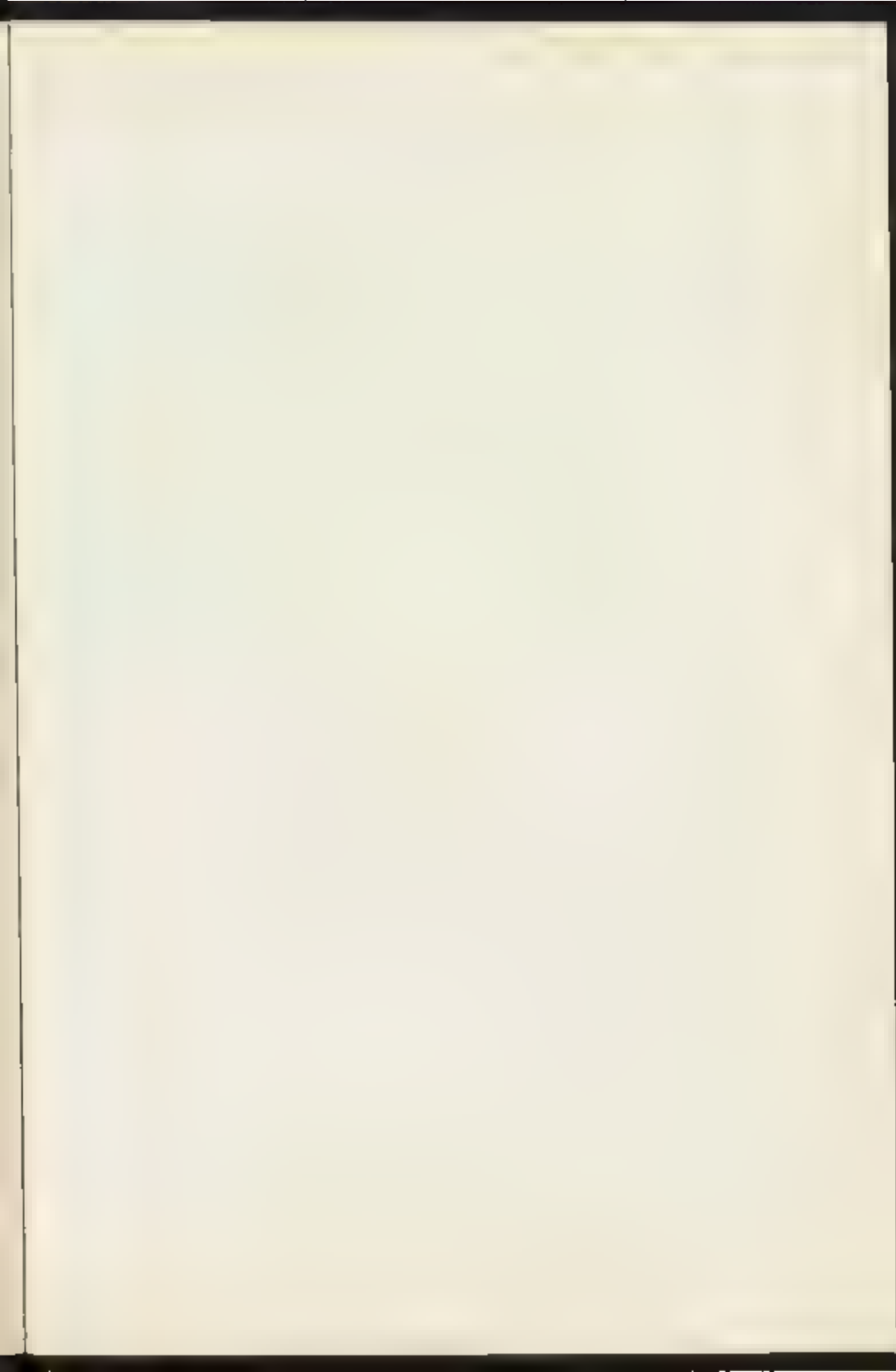
LOUAY BAHRY

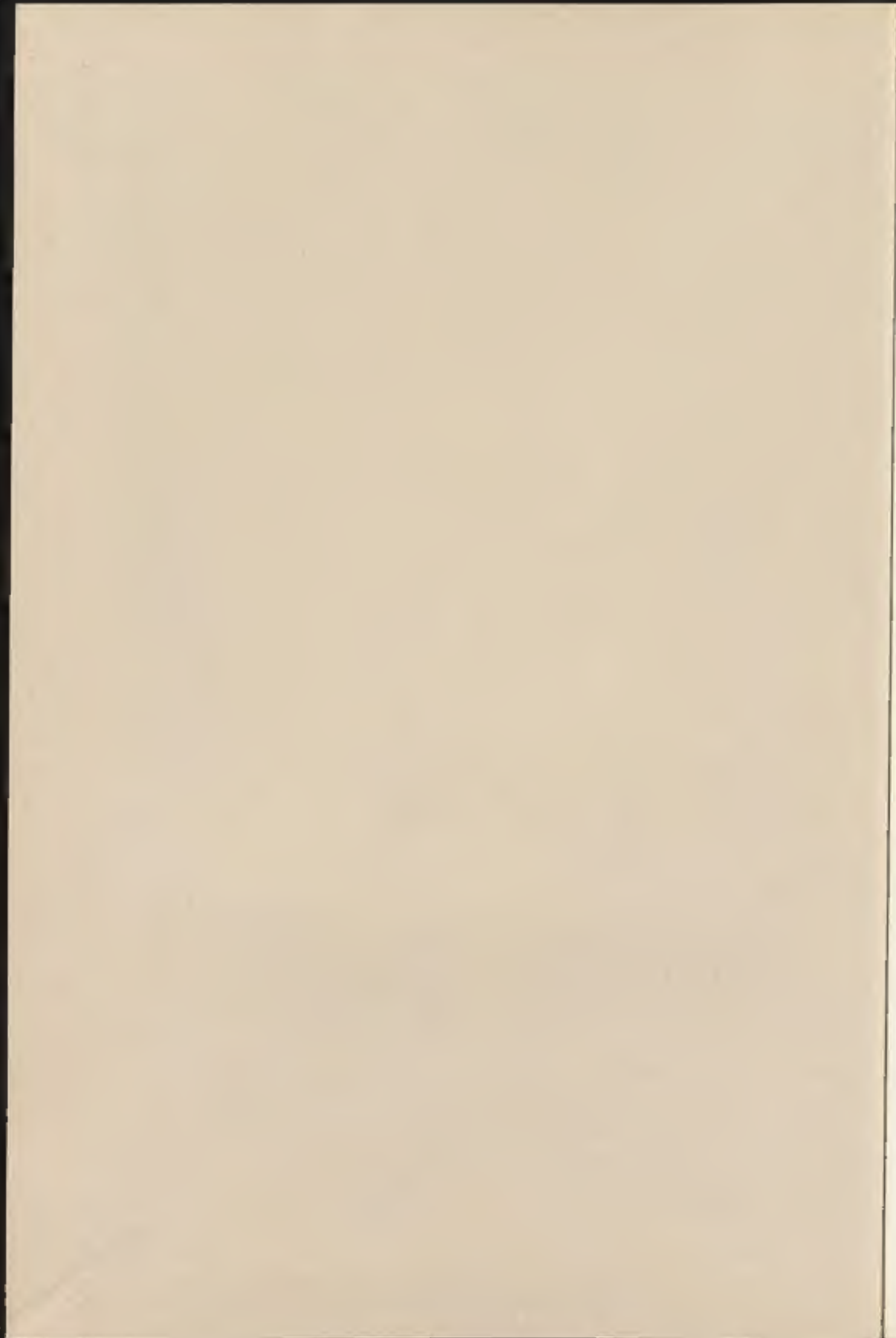
ASSISTANT PROFESSOR OF POLITICAL SCIENCE
COLLEGE OF ECONOMICS AND POLITICAL SCIENCE
UNIVERSITY OF BAGHDAD

1967

The National Printing and Publishing Co. W. L. I. Baghdad







DATE

14004895

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES



0115004895

BUTLER STACKS

HE
3390
.B2
B3

NOV 7 1963

COLUMBIA LIBRARIES OFFSITE



CU52806030

HE3390.B2 B3

Sikart hadit Baghdad